KOKUYO FLAT FILE フ-VK10 A4-S

日航機事故対策本部関係資料

エコマーク認定商品

KOKUYO FLAT FILE フ-VK10 A4-S

昭和６１年７月１日

内閣官房（内閣総理大臣官房）の組織再編成に伴う
今後の航空機事故対策の対処体制について（案）

航空機に係る大事故の発生に際しては、これに適切に対処す

S61. 7. 1.

資料手交先
総理府官房総務課　東補佐
〃　内政審議室　川村審議官、渡辺主査
〃　安全保障室　筑紫審議官
運輸省航空局総務課　黒野課長、室谷専門官

（内政審議室　岩田審議官、桜井）

3 2

KANZAKI19850812

昭和６１年７月１日

内閣官房（内閣総理大臣官房）の組織再編成に伴う
今後の航空機事故対策の対処体制について（案）

航空機に係る大事故の発生に際しては、これに適切に対処するため総理府に運輸大臣を長とする事故対策本部を設けてきた（庶務は運輸省）。

一方、炭鉱事故の場合においては、大規模な事故であっても通産省において関係省庁の参加を得ながら事故対策本部を設け対処してきたところである。

今回の組織改正に当たりこれまでの所掌事務を整理する上でこれらの対処の相違を統一すべき必要が生じた。

その結果、これまで総理府に事故対策本部を設けてきたような航空機事故の発生に関連し関係省庁から参加を求める事故対策本部を設ける必要がある場合においても、今後は、原則として運輸省に事故対策本部を設けることとする。なお、その際、連絡調整の観点から対策本部の構成員に総理府からの参加が必要となる場合にあっては、当該事故の「国の安全」に係る程度等事故の具体的態様を考慮して総理府の担当部局を決定するものとする。

なお、国の安全に係る航空機事故と考えられるような航空機事故が発生した場合に事故対策本部をどこに設けるかは、その事故の態様に即してその都度判断する必要がある。仮に総理府に事故対策本部が設けられる場合、総理府における事務処理は別紙「内政審議室、外政審議室及び安全保障室の事務分担」のとおりの事務分担に即してなされることとなる。

内閣審議官レベルでの合意（副長官まであげた合意には至っていない）

資料手交先

総理府官房総務課	東補佐
〃　内政審議室	川村審議官、渡辺主査
〃　安全保障室	筑紫審議官
運輸省航空局総務課	黒野課長、室谷専門官

（内政審議室　岩田審議官、桜井）

内政

	内政審
内閣官房	(1)経済構造調整推進会
	(2)靖国神社公式参拝問
	(3)公的年金に関する調
	(4)国有地等有効活用推
	(5)経済対策閣僚会議の
	(6)国鉄改革問題
	(7)給与関係閣僚会議の
	(8)政務次官会議の庶務
	(9)公共企業体等関係閣
	(10)その他他の室の所掌
内閣総理大臣官房	(1)緑化推進連絡会議の
	(2)元号問題
	(3)薬物乱用対策本部の
	(4)売春対策審議会の庶
	(5)港湾調整審議会の庶
	(6)婦人問題企画推進本
	(7)障害者対策推進本部の
	(8)その他他の室の所掌

注1 分室の帰属 (1)内閣

(2)総理府

注2 特命事項担当室につい

と協議しつつ事務処理

注3 諸般の事情の変更に伴

務分担

昭和61年7月1日

全保障室
事項に関する事務
態その他の緊急事態への対処
務
ク等非人道的暴力防止対策本
障関係閣僚会議の庶務
議に関する事務
故対策本部が置かれる場合の
衛協会の社団法人許可問題

<特命事項担当室>

て位置づけ、適時適切に関係室

内政審議室、外政審議室及び安全保障室の事務分担

昭和61年7月1日

	内政審議室	外政審議室	安全保障室
内閣官房	(1)経済構造調整推進会議の庶務 (2)靖国神社公式参拝問題 (3)公的年金に関する調整 (4)国有地等有効活用推進本部の庶務 (5)経済対策閣僚会議の庶務 (6)国鉄改革問題 (7)給与関係閣僚会議の庶務 (8)政務次官会議の庶務 (9)公共企業体等関係閣僚会議の庶務 (10)その他他の室の所掌に属さない事務	(1)対外経済問題関係閣僚会議の庶務 (2)政府・与党対外経済対策推進本部に関する事務 （①本部の庶務 ②実行幹事会の庶務 ③アクション・プログラム実行推進委員会の庶務（基準・認証、輸入プロセスに係る関係局長会議等の庶務を含む）） (3)基準・認証制度の改善に関する関係省庁連絡会議の庶務 (4)ワシントン条約関係省庁連絡会議（構成員） (5)インドシナ難民対策連絡調整会議の庶務	(1)国防に係る事項に関する事務 (2)重大緊急事態その他の緊急事態への対処に関する事務 (3)ハイジャック等非人道的暴力防止対策本部の庶務 (4)総合安全保障関係閣僚会議の庶務 (5)安全保障会議に関する事務
内閣総理大臣官房	(1)緑化推進連絡会議の庶務 (2)元号問題 (3)薬物乱用対策本部の庶務 (4)売春対策審議会の庶務 (5)港湾調整審議会の庶務 (6)婦人問題企画推進本部の庶務 (7)障害者対策推進本部の庶務 (8)その他他の室の所掌に属さない事務	(1)対外経済協力審議会の庶務 (2)台湾人元日本兵問題関係省庁連絡会議の庶務 (3)貿易会議（幹事）	(1)総理府に事故対策本部が置かれる場合の本部の庶務 (2)日本市民防衛協会の社団法人許可問題

注1　分室の帰属　(1)内閣　内閣内政審議室　＜公企業体等担当室＞＜国鉄余剰人員雇用対策本部事務局＞＜特命事項担当室＞
　　　　　　　　　　　　内閣外政審議室　＜インドシナ難民対策連絡調整会議事務局＞
　　　　　　　　(2)総理府　内政審議室　＜婦人問題担当室＞＜障害者対策推進本部担当室＞

注2　特命事項担当室については、庶務的事項（人事、会計）の処理上形式的には内閣内政審議室の分室として位置づけ、適時適切に関係室と協議しつつ事務処理に当たる。

注3　諸般の事情の変更に伴い、各室の事務分担を変更する場合がある。

昭和61年7月1日

内閣官房（内閣総理大臣官房）の組織再編成に伴う今後の航空機事故対策の対処体制について（案）

1．航空機に係る大事故の発生に際しては、これに適切に対処するため総理府に運輸大臣を長とする事故対策本部を設けてきた（庶務は運輸省）。

一方、炭鉱事故の場合においては、大規模な事故であっても通産省において関係省庁の参加を得ながら事故対策本部を設け対処してきたところである。

2．今回の組織改正に当たりこれまでの所掌事務を整理する上でこれらの対処の相違を統一すべき必要が生じた。

その結果、これまで総理府に事故対策本部を設けてきたような航空機事故の発生に関連し関係省庁から参加を求める事故対策本部を設ける必要がある場合においても、今後は、原則として運輸省に事故対策本部を設けることとする。なお、その際、連絡調整の観点から対策本部の構成員に総理府からの参加が必要となる場合にあっては、当該事故の「国の安全」に係る程度等事故の具体的態様を考慮して総理府の担当部局を決定するものとする。

3．なお、国の安全に係る航空機事故と考えられるような航空機事故が発生した場合に事故対策本部をどこに設けるかは、その事故の態様に即してその都度判断する必要がある。仮に総理府に事故対策本部が設けられる場合、総理府における事務処理は別紙「内政審議室、外政審議室及び安全保障室の事務分担」のとおりの事務分担に即してなされることとなる。

部外秘

内政審議室、外政審議室及び安全保障室の事務分担

昭和６１年７月１日

	内政審議室	外政審議室	安全保障室
内閣官房	(1)経済構造調整推進会議の庶務 (2)靖国神社公式参拝問題 (3)公的年金に関する調整 (4)国有地等有効活用推進本部の庶務 (5)経済対策閣僚会議の庶務 (6)国鉄改革問題 (7)給与関係閣僚会議の庶務 (8)政務次官会議の庶務 (9)公共企業体等関係閣僚会議の庶務 (10)その他他の室の所掌に属さない事務	(1)対外経済問題関係閣僚会議の庶務 (2)政府・与党対外経済対策推進本部に関する事務 （①本部の庶務 ②実行幹事会の庶務 ③アクション・プログラム実行推進委員会の庶務（基準・認証、輸入プロセスに係る関係局長会議等の庶務を含む）) (3)基準・認証制度の改善に関する関係省庁連絡会議の庶務 (4)ワシントン条約関係省庁連絡会議（構成員） (5)インドシナ難民対策連絡調整会議の庶務	(1)国防に係る事項に関する事務 (2)重大緊急事態その他の緊急事態への対処に関する事務 (3)ハイジャック等非人道的暴力防止対策本部の庶務 (4)総合安全保障関係閣僚会議の庶務 (5)安全保障会議に関する事務
内閣総理大臣官房	(1)緑化推進連絡会議の庶務 (2)元号問題 (3)薬物乱用対策本部の庶務 (4)売春対策審議会の庶務 (5)港湾調整審議会の庶務 (6)婦人問題企画推進本部の庶務 (7)障害者対策推進本部の庶務 (8)その他他の室の所掌に属さない事務	(1)対外経済協力審議会の庶務 (2)台湾人元日本兵問題関係省庁連絡会議の庶務 (3)貿易会議（幹事）	(1)総理府に事故対策本部が置かれる場合の本部の庶務 (2)日本市民防衛協会の社団法人許可問題

1　分室の帰属　(1)内閣　　内閣内政審議室　＜公企業体等担当室＞＜国鉄余剰人員雇用対策本部事務局＞＜特命事項担当室＞
　　　　　　　　　　　　　内閣外政審議室　＜インドシナ難民対策連絡調整会議事務局＞
　　　　　　　(2)総理府　内政審議室　＜婦人問題担当室＞＜障害者対策推進本部担当室＞

2　特命事項担当室については、庶務的事項（人事、会計）の処理上形式的には内閣内政審議室の分室として位置づけ、適時適切に関係室と協議しつつ事務処理に当たる。

3　諸般の事情の変更に伴い、各室の事務分担を変更する場合がある。

S60.12.24.
関係省庁連絡会議

日航機事故対策本部（関係省庁連絡会議）（第１６回）

２月２０日（金）　１４：０８～１４：３０

総理府３階特別会議室

（司会・石田内閣審議室審議官）

本日は、大変忙しいところをお集まりいただき感謝する。

本日は、今日執り行われております第２次合同火葬を主なるテーマとして報告を受けるべく御参集いただいた。

その他についても相談することかあれば併せて本日の会議で協議したい。

先ず、身元の確認状況等その後の事故処理に関し、警察庁から

日航機事故対策本部（関係省庁連絡会議）（第１６回）

１２月２０日（金）　１４：０８〜１４：３０

総理府３階特別会議室

出席者

内閣審議室審議官	岩田貞男
運輸省航空局監理部長	中村　徹
運輸省航空局総務課長	井上徹太郎
警察庁刑事局捜査第一課長	藤原　享
総務庁交通安全対策室参事官	戸田正之
防衛庁防衛局運用課長代理	増田好平
厚生省社会局施設課長代理	生駒賢治
消防庁地域防災課長	山崎健一
国土庁防災局防災業務課長代理	杉原昌樹
林野庁業務部業務第一課長	髙橋　透

⋮

（司会・岩田内閣審議室審議官）

本日は、大変忙しいところをお集まりいただき感謝する。

本日は、今日執り行われております第２次合同火葬を主なるテーマとして報告を受けるべく御参集いただいた。

その他についても相談することがあれば併せて本日の会議で協議したい。

先ず、身元の確認状況等その後の事故処理に関し、警察庁から

、報告願いたい。

（報告・警察庁刑事局捜査第一課長）

その後の身元確認等について報告する。先ず本日合同火葬が実施されている。

さる１０月５日に藤岡市から前橋市の機動センターへ離断遺体1000体余りを移し、その後身元の確認に努めてきた。この結果、全死亡者数（５２０名）のうち、５１８名まで確認し、現在約５００体（片）、６５棺を残すまでになった。この分を本日、第２次火葬として処理している。残る２人は、明石守氏とマイケル・ハンソン氏である。明石氏は、９９％まで死亡の推測の確認はできているが、もう一歩はっきりしない点や遺族との関係もあって引き渡しができない。

このため、今後分骨の形で引き渡すか、或いは他の未確認遺骨とともに保管することもありうる。

５２０名の死亡者の処理は、ほぼ以上のような形で終了した。

（報告・運輸省航空局総務課長）

本日午前中、上野村の村長が施主となり、群馬県スポーツセンターにおいて、無事出棺式が終了した。

第１次合同火葬分（遺骨は光徳寺に保管してある）と本日の第２次合同火葬分とを合わせて群馬会館において収骨供養したあと、遺骨は上野村役場の責任において保管する予定である。

分骨は、ＪＡＬが調べたところによると、反対が多かったので今回は分骨しないこととなっている。

（岩田内閣審議室審議官）

合同火葬関係の他に何か発言することがあるか。

なければ、運輸省航空局が作成したメモを配布する。

捜索救難その他のための事故対策本部を総理府に設けて以来、本部会合も１２回を数え、今では一応任務が達せられたと考えており、この辺で本部を閉じてはどうかと思っている。

年末でもあり、事務処理に要する時間がないので、このような考え方について、本日それぞれ省庁へ持ち帰って相談願い意見があれば連絡を貰いたい。

とくに意見がなければ来週早々の事務次官等会議<１２月２３日（月）>、閣議<１２月２４日（火）>において解散させて貰うこととしたい。

重ねて、意見のある場合には本日中に至急連絡願いたい。

なお、このことに関してのプレス対応は現在事務ベースなので外部に漏れないよう配慮願いたい。とりあえず当方としては、このように考えているがどんなものか。

（報告・消防庁地域防災課長）

消防庁も事件発生以来、連絡室を設けて群馬県との調整を図ってきたが、今日合同火葬が終了したことに伴って連絡室を閉じたいと県とも話し合っていたところなので、とくべつ異論はない。

（報告・警察庁刑事局捜査第一課長）

群馬県警の対策本部も、この本部の解散と合わせて閉じることとしたい。

（報告・林野庁業務部業務第一課長）

墜落機に搭載してあったウランの取り扱いに関する科学技術庁の意見もあるので、どのあたりから第一歩の入山を認めるのか決めて欲しい。或いはこの問題は警察が決めることとなるのか。

（報告・警察庁刑事局捜査第一課長）

今までは県警本部長が中心となって進めて貰ったが、所轄官庁から一報頂ければそれによって対応することとしたい。勿論相談があれば前向きの形で対応する。

：

（報告・運輸省航空局総務課長）

運輸省も必要があれば具体的に対応したい。

（報告・警察庁刑事局捜査第一課長）

通常一報入れば警察が動くこととなるが、今の状態は事故調査が中心となっている。

（岩田内閣審議室審議官）

その他の省庁でも意見があれば連絡願いたい。

（報告・消防庁地域防災課長）
本部解散の日程は、来週月曜日の事務次官等会議と火曜日の閣議を予定しているのか確認する。

（岩田内閣審議室審議官）
その予定である。

（中村運輸省航空局監理部長）
一言しいさつしたい。
今ここで御礼を申し上げるのは適切かどうかだが、御礼を申し述べたい。
事故発生以来、本部構成員はじめ県市町村の関係者の皆さんの協力を得て、捜索・救難、医療、身元確認等について極めて円滑に推進できた。これはひとえに構成員の皆さんをはじめとする関係者の御協力の成果戸思っている。
本来、運輸大臣が御礼を申し上げるべきであるが、年内の日程が迫っている事情もあるので今日のこの連絡会議で、私が大臣に代わって御礼を申し上げたい。
運輸省も、今後再びこのような事故の起きないよう航空行政に全力を尽くす所存です。また、日本航空も新体制のもとに安全輸送に当たることとしております。今後の一層の協力をお願いしたい。

（岩田内閣審議室審議官）
プレス対策については、未だ決まっていないで、来週の事務次官等会議、閣議と合わせて決め次第運輸省から連絡することとしたい。他に発言することはないか。

―――― な　し ――――

それでは、今日は年末で大変忙しいところを御参集願い感謝する。なお、帰ってから意見のある場合には後からでも結構なので連絡願いたい。

以　上

日航機事故対策本部の廃止について

（昭和六十年十二月二十四日　閣議
藤森官房副長官発言要旨（案）

日航機事故対策本部の廃止について申上げます。

本年八月十二日の日航機事故に対処するため閣議決定により総理府に日航機事故対策本部

が設置され、捜索救難態勢の連絡調整等の所要の対策を推進してまいりましたが、今般、所期の目的を達成したと考えられますのでこれを廃止しようとするものであります。
なお、これに関連しまして、後程、運輸大臣から御発言があります。

日航機事故対策本部の廃止について

（昭和60年12月24日
閣議決定（案））

昭和60年8月12日の閣議決定により設置された日航機事故対策本部は、所期の目的を達成したので、廃止する。

総　理　府　B-5　上質55kg　(50枚天のり)

KANZAKI19850812

日航機事故対策本部の設置について

（昭和６０年８月１２日
閣　議　決　定）

1　総理府に，運輸大臣を長とする日航機事故対策本部を設ける。

2　本部の構成は，次のとおりとする。

本部長　　運輸大臣
副本部長　山崎内閣官房副長官
　　　　　藤森内閣官房副長官
　　　　　運輸政務次官
　　　　　運輸事務次官
本部員　　内閣総理大臣官房審議室長
　　　　　警察庁刑事局長
　　　　　総務庁長官官房交通安全対策室長
　　　　　防衛庁防衛局長
　　　　　厚生省社会局長
　　　　　運輸省航空局長
　　　　　消防庁長官

3　本部長は，必要に応じ関係行政機関の職員を本部員に追加することができる。

4　本部の庶務は，運輸省航空局において処理する。

（注）第3項の規定に基づき、60年8月13日に警察庁警備局長、国土庁防災局長、林野庁長官　また8月14日には海上保安庁長官を本部員に追加した。

出棺式・収骨供養の概要

１２月２０日（金）

・１０:００－１２:００　出棺式（於：群馬県スポーツセンター）

主催は群馬県多野郡上野村

参列予定ご遺家族は約２１５家族／５４０名

・１３:００－１９:００　火葬　（於：各斎場）

・火葬後のご遺骨及び藤岡市光徳寺に仮安置されているご遺骨（１０月５日に火葬）は群馬会館に移送し、仮安置

１２月２１日（土）

・１０:００－１２:００　収骨供養（於：群馬会館）

主催は日本航空株式会社

参列予定ご遺家族は約２１０家族／５３０名

・供養終了後、ご遺骨は仮安置所の上野村村役場内へ移送

12/23 事務次官等会議における運輸事務次官発言

発　言　要　旨

８月１２日の日航機事故発生後直ちに日航機事故対策本部が設置されて以来、１５回に亘り会議を開き、関係者の緊密な連携の下に事故対策に万全を期してきたところでありますが、先週２０日に合同火葬が執り行われ、これをもって対策本部として所期の目的を達したので本部を解散致したいと存じます。

捜索救難、医療活動、身元確認等の事故対策を円滑に推進できましたのもひとえに関係省庁の皆様の御努力によるものであり、この場をお借りして心から御礼申し上げます。

私ども運輸省といたしましては、引き続き事故原因の究明に全力を挙げるとともに、このような事故を二度と起こさないよう航空の安全確保のための諸施策の推進に万全を期する決意でありますのでよろしくお願い致します。

航空機事故対策本部の設置期間

	設置	廃止	参考
全日空機事故応急対策本部	41.2.4	41.5.10	41.5.9 本部会議において遺体捜索の打切り決定
	（96日間）		
松山空港全日空機事故対策本部	41.11.13	42.2.14	
	（63日間）		
東亜国内航空機事故対策本部	46.7.3	47.12.18	事故調査委員会報告（47.12.18）
	（529日間）		
全日空機事故対策本部	46.7.30	47.8.4	航空交通安全緊急対策要綱（46.8.7） 遺族補償ほぼ全て終了（155名中152名） 事故調査委員会報告（47.7.27）
	（371日間）		
日航機事故対策本部（インド ニューデリー）	47.6.15	48.6.26	インド政府事故調査最終報告書（48.6.22）
	（377日間）		
日航機事故対策本部	60.8.12	60.12.24（予定）	身元未確認遺体合同火葬（60.12.20）
	（135日間）		

総　理　府

B-5　上質55kg　(50枚天のり)

戸上で発見した旨報告

日航機事故対

第1回　8/12(月)　16:00～

○ JAL 123便の 事故確認・状況 報告
○ 関係省庁(警察)報告
捜索・救助体制の

16:00～
第2回　8/13(火)

確認・状況報告
○ 捜索・救助活動 一斉点検 指示の報告

○ 上野村対策本部 17:45～
などの各組織から
を設け、各組織 認・状況報告

第3回　8/13(火)

○ 本部長 現地視察 14:15～
○ 捜索・救助活動
○ 生存者の収容、確認・状況 報告
○ ヘリ輸送が効率 項目に「胴体与圧室後部の構造」
早くヘリポートを作

日航機事故対策本部 開催状況

第1回　8/12(月)　23:00～

○ JAL 123便の事故の概要報告
○ 関係省庁(警察庁, 消防庁, 防衛庁, 厚生省)より捜索・救助体制の整備について報告

第2回　8/13(火)　10:00～

○ 捜索・救助活動の出動状況等について報告

○ 上野村対策本部に, 現地にいる自衛隊, 警察, 消防などの各組織から連絡員を派遣して現地対策本部を設け, 各組織の連絡体制を強化することを申し合せ

第3回　8/13(火)　19:30～

○ 本部長現地視察報告
○ 捜索・救助活動の状況について報告
○ 生存者の収容, 容態について報告
○ ヘリ輸送が効率的なこと, 事故現場近くに一刻も早くヘリポートを作ることが必要なことで認識一致

○ 事故機尾翼を海上で発見した旨報告

第4回　8/14(水)　16:00～

○ 遺体の収容, 身元確認状況報告
○ 海上捜索状況報告

第5回　8/15(木)　16:00～

○ 遺体の収容, 身元確認状況報告
○ B-747型機 安全一斉点検指示の報告

第6回　8/16(金)　17:45～

○ 遺体の収容, 身元確認状況報告

第7回　8/19(月)　14:15～

○ 遺体の収容, 身元確認状況報告
○ B-747型機 一斉点検項目に「胴体与圧室後部の構造」を追加した旨報告

第8回　　8/21(水)　　18:00〜

- 警察庁刑事局長，航空局長　現地視察報告
- 遺体の収容，身元確認状況報告

第9回　　8/26(月)　　16:00〜

- 遺体の収容，身元確認状況報告
- B-747型機　一斉点検実施状況報告

第10回　　8/27(火)　　16:00〜

- 遺体の収容，身元確認状況報告
- 遺体の捜索を実態に即した形で行うことについて了解

第11回　　9/4(水)　　16:00〜

- 遺体の収容，身元確認状況報告
- 日本航空に対する業務改善勧告について報告

第12回　　9/13(金)　　16:00〜

- 遺体の収容，身元確認状況報告

- 機体搬出状況報告

第13回　　9/26(木)　　17:00〜

- 遺体の収容，身元確認，機体搬出について報告
- 合同火葬，合同慰霊祭の段取りについて了承

（注：合同火葬　10/5 実施）

第14回　　10/8(火)　　16:30〜

- 遺体の確認及び現場の最終捜索について報告
- 合同慰霊祭の日取り等について了承

（注：合同慰霊祭（大阪地区）10/22 実施，（東京地区）10/24 実施）

- 捜索救難等の活動に協力していただいた関係者に対する感謝状贈呈式の段取りについて了承

（注：感謝状贈呈式（藤岡市）11/4 実施，（総理官邸）11/18 実施）

第15回　　12/3(火)　　16:00〜

- 遺体の確認状況報告
- 第2次合同火葬の段取りについて了承

（注：合同火葬　12/20 実施）

○ 日航機事故に伴う経費負担状況

地元自治体経費要求額

合計	836 百万円	
日航分	515	日航支払決定済み
行政負担分	321	
うち警察・防衛	推定（約270）	予備費要求中（大蔵省、法制局に相談中）
指交	推定（約50）	上記予備費要求の成行き待ち

○ 藤岡市市民体育館改築費負担
市、日航で交渉中（市要求額 5億円）

航空機事故対策本部の設置期間

	設置	廃止	参考
全日空機事故応急対策本部	41.2.4	41.5.10	41.5.9 本部会議において遺体捜索の打切り決定
	(96日間)		
松山空港全日空機事故対策本部	41.11.13	42.2.14	
	(63日間)		
東亜国内航空機事故対策本部	46.7.3	47.12.18	事故調査委員会報告 (47.12.18)
	(529日間)		
全日空機事故対策本部	46.7.30	47.8.4	航空交通安全緊急対策要綱 (46.8.7) 遺族補償ほぼ全て終る (155名中152名) 事故調査委員会報告 (47.7.27)
	(371日間)		
日航機事故対策本部 (インド ニューデリー)	47.6.15	48.6.26	インド政府事故調査最終報告書 (48.6.22)
	(377日間)		
日航機事故対策本部	60.8.12	60.12.24 (予定)	身元未確認遺体合同火葬 (60.12.20)
	(135日間)		

回	日	時	
第1回	8月12日	23:0…	
2	8月13日	10:0…	…林野庁に連絡（警備局長 防災局長追加）
3	〃	19:3…	…〃（林野庁長官追加）
4	8月14日	16:0…	
5	8月15日	16:0…	…め
6	8月16日	17:4…	
7	8月19日	15:1…	
8	8月21日	18:0…	
9	8月26日	16:0…	
10	8月27日	16:00	…ついて中間報告
11	9月4日	16:00	…業務改善勧告
12	9月13日	16:00	…準備を進める
13	9月26日	17:0…	
（参考）	10月5日		前橋機動センターで確認作業継続
14	10月8日	16:30	…捜索を行って捜索活動終了する。
（参考）	10月22日、24日		…外遊中につき官房長官代読＞
（参考）	11月4日、18日		…彰51、運輸相表彰171＞
15	12月3日	16:00	…了解）
—	12月9日	持回…	

B-4 上質55㎏（100枚天のり）

日航機事故対策本部の活動状況

回	日時		主要な議事
第1回	8月12日	23:00～	捜索救難体制の準備状況について
2	8月13日	10:00～	現場での総合的指揮・連絡体制の強化、侵入・搬出路、ヘリポートの建設→林野庁に連絡（警備局長 防災局長追加）
3	〃	19:30～	本部長現地視察報告、ヘリコプターの大量動員による捜索・救助のスピードアップ（林野庁長官追加）
4	8月14日	16:00～	（海上保安庁長官追加）
5	8月15日	16:00～	B747系列型機の一斉点検の実施の指示、索道架設、初動体制の取りまとめ
6	8月16日	17:45～	取材ヘリ規制の徹底
7	8月19日	15:15～	慰霊飛行の検討、身元確認の手がかりのない遺体の取扱い（火葬）の検討
8	8月21日	18:00～	遺体の捜索は一通り終了の報告、災害派遣出動打切りについて提案
9	8月26日	16:00～	遺体捜索・災害派遣出動打切りの検討、交信記録の公表
10	8月27日	16:00～	捜索態勢の縮少（本部了解） ボイスレコーダー、フライトレコーダーの解析結果について中間報告
11	9月4日	16:00～	合同火葬についてJAL世話役から遺族の意向を確認する（部外秘） 日航に対する業務改善勧告
12	9月13日	16:00～	事故調査の経過報告（第2次）を14日に発表する、9月末～10月早々を目途に合同火葬の準備を進める
13	9月26日	17:00～	身元確認の手がかりの全くない遺体について10月初旬を目途に合同火葬（本部了解）
（参考）	10月5日		身元確認の手がかりのない遺体について 出棺式（藤岡市市民体育館）、合同火葬 → 前橋機動センターで確認作業継続
14	10月8日	16:30～	合同慰霊祭、感謝状贈呈式の開催（本部了解） 10月12～13日を目途に最後の大捜索を行って捜索活動終了する。
（参考）	10月22日、24日		JAL主催による合同慰霊祭（22日大阪、24日東京） <総理供花、総理弔辞 ― 外遊中につき官房長官代読>
（参考）	11月4日、18日		日航機事故対策協力者に対する感謝状贈呈式（4日藤岡、18日東京） <総理表彰 51、運輸相表彰 171>
15	12月3日	16:00～	身元確認のため前橋機動センターに安置していた遺体について 12月13日合同火葬（本部了解）
―	12月9日	持回り	13日に予定していた火葬は20日に延期（本部了解）

合同火葬の概要、未確認ご遺体の最終確認結果
及び分骨に関するご意向調査結果について

1・出棺式・収骨供養の概要

予定されている主なスケジュールは下記の通り　（12月17日現在）

12月20日（金）

・1000−1200　出棺式（於：群馬県スポーツセンター）

主催は群馬県多野郡上野村

参列予定ご遺家族は約215家族／540名

・1300−1900　火葬　（於：各斎場）

・火葬後のご遺骨及び藤岡市光徳寺に仮安置されているご遺骨（10月5日に火葬）は群馬会館に移送し、仮安置

12月21日（土）

・1000−1200　収骨供養（於：群馬会館）

主催は日本航空株式会社

参列予定ご遺家族は約210家族／530名

・供養終了後、ご遺骨は仮安置所の上野村村役場内へ移送

2・未確認ご遺体の最終確認結果　（日本航空(株)調べ）

最終確認ご希望ご遺家族数　85

最終確認終了ご遺家族数　85

＊63ご遺家族、延べ87ご遺家族・日が前橋の県警機動センターにて最終確認を実施

確認することができたご遺家族　19

○ 12月20日（金）午後1400
~1430 於 本庁3F
特別会議室

・航空機事故対策本部関係課長会議

・議題 合同火葬の報告と今後の対応
対策本部の進め方

○ 議事

（岩田） 合同火葬の報告に先立ち、遺体の
最終的確認状況の報告をお願いしたい。

（警察庁）

（岩田） 合同火葬の報告をお願いしたい。
その他何か報告事項があればその

（航空局）

（岩田） 何か御発言ありますか。

今後の取扱い。所期の目的の達成。総理府と
廃止することとし、何か連絡事項があればその都度
関係者が参集するという形でお願いしたい。

年内に事務手続の処理 → 12/23, 24 しかない。
意見があればただちにお教え願いたい。

プレス対応.
12/23 事務次官会議まで (秘)

その後 航空局対応.

運輸省（春田総括）からの連絡

60.12.18
16：30

① JAL報告書 できた

② 12/20 課長クラスの会ギを開く．

- 時間 1400－1700 の間を予定
- 場所 3F 特別会議室 〃
- テーマ 内容又は資料は運輸省準備
  （資料はJALの報告書を簡単な表にまとめる）
- 各省庁への連絡は 12/19 日中

③ 12/19 午前中に航空局が官邸サイドの了解をとりつけたあと．審議室へ連絡．

④ 12/23 事務次官等会議
12/24 閣議
の発言要旨は運輸省で準備する．審議室でチェックする

⑤ 12/20 出棺式 1000－1200
火葬 午後

3・分骨に関するご意向調査結果

①12月9日現在のご意向確認調査

・ご分骨を希望されたご遺家

・ご分骨を希望されないが、
ご遺家族へのご分骨は差支
なしとされたご遺家族

・ご分骨を希望されないが、
ご遺家族へのご分骨の可否
ついてのご返事をいただけ
かったご遺家族

・ご分骨には反対であり、全
のご遺骨は合同埋葬すべき
あるとされたご遺家族

合　計

②分骨ご希望の18ご遺家族のご意

・どうしても分骨をご希望

・現段階でこれ以上ご意向を
ないご遺家族

・今回の分骨については実施
いことで了承するが、将来
は分骨希望

・合同埋葬であれば分骨でき
ても止むを得ない　等

合　計

3・分骨に関するご意向調査結果　（日本航空（株）調べ）

①12月9日現在のご意向確認調査の結果

・ご分骨を希望されたご遺家族	18
・ご分骨を希望されないが、他ご遺家族へのご分骨は差支えなしとされたご遺家族	341
・ご分骨を希望されないが、他ご遺家族へのご分骨の可否についてのご返事をいただけなかったご遺家族	14
・ご分骨には反対であり、全てのご遺骨は合同埋葬すべきであるとされたご遺家族	44
合計	417　ご遺家族

②分骨ご希望の18ご遺家族のご意向再確認結果

・どうしても分骨をご希望	2
・現段階でこれ以上ご意向を伺えないご遺家族	1
・今回の分骨については実施しないことで了承するが、将来的には分骨希望	3
・合同埋葬であれば分骨できなくても止むを得ない　等	12
合計	18　ご遺家族

以上

日本航空JA八一一九号機事故
ご遭難者身元不明ご遺体出棺式次第

主催　群馬県多野郡上野村
日時　昭和六十年十二月二十日(金)
　　　十時～十二時
場所　群馬県スポーツセンター

一、開式の辞

一、黙祷

一、式辞

群馬県多野郡上野村長　黒澤丈夫

一、ご遺族お別れの辞

一、弔辞

群馬県知事　清水一郎殿
群馬県前橋市長　藤井精一殿
群馬県藤岡市長　吉野益殿

一、献花

群馬県多野郡上野村長　黒澤丈夫
群馬県知事　清水一郎殿
群馬県議会議長　石坂広枝殿
群馬県警察本部長　河村一男殿
陸上自衛隊第十二師団長　陸将　合原博見殿
群馬県前橋市長　藤井精一殿
群馬県藤岡市長　吉野益殿
群馬県藤岡警察署長　河原豊殿
群馬県多野郡上野村議会議長　黒沢信治殿
ご遺族・ご親族
ご参列者

一、施主挨拶

群馬県多野郡上野村長　黒澤丈夫

一、ご遺族挨拶

一、出棺

一、閉式の辞

収骨供養 次第

主催 日本航空株式会社

日時 昭和六十年十二月二十一日(土)
午前十時～午前十一時

場所 群馬会館

一、はじめの言葉

一、黙祷

一、社長挨拶ならびに追悼の辞

一、献花

群馬県多野郡上野村長 黒澤丈夫殿

ご遺族・ご親族

ご参列者

一、上野村長ご挨拶

一、おわりの言葉

No.

日航機事故犠牲者の合同火葬

1. 10月5日 身元確認の手がかりない遺体について ・出棺式（於 藤岡市市民体育館） ・合同火葬（第一次）	総理供花なし
2. 10月22日（大阪） 10月24日（東京） } 合同慰霊式	総理供花あり
11月4日、18日 事故対策協力者感謝状贈呈式	
3. 12月20日（予定） 身元確認作業のため前橋機動センターに安置していた遺体について（101棺） ・出棺式（於 前橋スポーツセンター）（会葬者 380人 程度） ・合同火葬	
[illegible] [illegible] 供花贈呈者（予定） 群馬県知事、藤岡市長、前橋市長 上野村長 運輸大臣（日航機事故対策本部長）	本省出席者 航空局長 会計処理はどうするか

ソーリ

昭和６０年１２月９日

ご遺族によるご遺体の身元確認作業は今後数日をもって終了する見込みであるが、その後における時間的余裕をも勘案して、１２月１３日に予定していた合同火葬については１２月２０日に延期することとする。

（日航機事故対策本部了解）

1

日航機事故対策本部（第15回）

12月3日（火）16=00～16=20

S 60. 12. 3.

（警察庁 刑事局長）

今までに、520人のうち、518人の身元が判明

し、残り2人が現在未判明である。

、この2人は、明石、守弘と米国人、マイケル・ハン

内閣

B－5 上質55㎏ （100枚天のり）

日航機事故対策本部（第15回）

12月3日（火）16＝00～16＝20

（司会、藤森官房副長官）

第15回本部会議を開催する

前回（10月8日）の本部会議以来、約2ヶ月が経過し、その間、10月22日には大阪で、10月24日には東京で、それぞれ合同慰霊祭が行われた。

また、11月4日に群馬県、11月18日には東京において、それぞれ事故対策協力者に対する感謝状の贈呈式も行われ、本部構成員には、群馬県藤岡市における贈呈式の際に、遠路御出席いただき誠にありがとうございました。

前回本部会議以来、2ヶ月程経過しているので、まずこの間の状況について警察庁から報告願いたい。

（警察庁刑事局長）

今までに、520人のうち、518人の身元が判明し、残り2人が現在未判明である。

この2人は、明石、守化と米国人、マイケル・ハン

ソン氏の2名である。明石守氏の死亡確認については痔かヘルニアの手術痕から、ほぼ間違いないと思われるところまできている。

マイケル・ハンソン氏は、保管中の胸部レントゲン写真をすべてについて照合したが手がかりはなかった。

最終的には、米国大使館を通じて、遺族あて連絡することとなるが、未確認の場合は合同火葬に伏した際の遺体の灰の一部を受けとりたいとの話がきている。

これまでに警察としての身元確認作業は、ほぼ終了したが、現在、前橋市の機動センターには、離断体を納めた棺が、なお100棺安置してある。

このうち、未だ50体の遺体については、遺族による身元確認が終っていない。

今後は、日航に対して、遺族による最終確認を、12月2日頃までに終了する日程で進めてほしい旨連絡することとしたい。

何れ、日航から文書で警察あて連絡がないと、上野村への引き渡しもできないので、よろしく対処方お願いすることとしたい。

（運輸省監理部長）

11月23日以降、本日の午前中も含めて現在までに、33遺族、79名が、また先週末には、23遺族、53名が、それぞれ前橋市の機動センターを訪ねている。

最終的には、73程度の遺族が確認を希望すると思われるので、残り40遺族50体の確認についての対処が必要となってくる。

この残り、40遺族の方々には、なおもう一度、機動センターへ来て頂くよう日航を通じて連絡しているところである。

遺族の方々は、何らかの手がかりで進展の兆しがあれば何度でも確認に来たいとの意向であるので色々な資料も展示し、遺族による確認に努めている。

警察にも協力願って、1件（家族）ごとに調べているが、何時まで継続することとなるかが当面の問題である。

何度でも確認に来たいとの遺族の意向もあるが、12月8日を一応のメドとして考えたい。

以上の考え方に基づいて、本日これに対する対処案を用意した。

〈監理部長がペーパーを朗読〉

この案が、本日の本部会議で了承されれば、上野村の村長へ早速伝えたい。

予定では、12月13日の午前中に、群馬県スポーツセンターで出棺式、12月14日には火葬後の供養を執り行なうこととしている。

身元を確認できなかった離断遺体の取り扱いについては、日航が遺族と相談をしてから、分骨等具体的な対応を考えることとしたい。

（藤森官房副長官）

今までの問題に関連して何か質問があるか。

（運輸大臣）

503体の離断遺体の具体的内容はどんなか。

（警察庁）

頭のあるいわゆる完全体が、33体、離断体が470体である。

（運輸大臣）

残る遺体の遺族による確認は進んでいるのか。

（運輸省監理部長）
現在保管してある離断遺体については殆んど確認の手がかりがない。

（警察庁）
前回の合同火葬以後の身元確認は4遺族、21体（離断体）であった。
今後、確認できる見通しは殆んどない。

（藤森官房副長官）
12月8日までに遺族による確認をすませ、12月13日には第2次の合同火葬をそれぞれ終えることができるか。

（運輸省監理部長）
12月10日に、なお、前橋市の機動センターへ来る予定の遺族もあるが、12月8日までには遺族による確認を一応何んとか間に合せたい。
合同火葬についての遺族の気持は、日航

からの話しによると、積極的に賛成している遺族は57遺族で、その他の遺族については明確な返事がない。

しかし、確認作業については、もっと積極的に進めて欲しいとしている遺族もいる。

（藤森官房副長官）

運輸省で準備した対処案について何か意見があるか。なければ、この案をもって第2次合同火葬を行うことの本部決定として了承することとしたい。

——とくに意見なく了承——

続いて、この本部決定に対する公表の仕方について相談したいが、とくに異論がなければ、この案（ペーパー）をもって各メンバーごとに対応することとしたい。

この本部会議も、内容が少なくなってきたが、今後対応する必要が生じた場合には状況をみて、追って連絡することといたしたい。

以上

元

民

活

退

調整

藤森

○ただ今か

○本日は、そ

慰霊式の

てまいりな

○まずは、

察庁の方

〔警

（

して合同

語を進め

ついて警

1

S 60. 10. 8.

藤森官房副長官司会メモ（案）

（昭和六十年十月八日（火）午後四時半～
於 官邸大客間）

○ただ今から第十四回目の本部会合を開催いたします。

○本日は、その後の遺体の確認状況、事故機体の搬出状況、そして合同慰霊式の検討状況等について御報告をいただきながら話を進めてまいりたいと思います。

○まずは、その後の遺体の確認状況、事故機体の搬出状況等について警察庁の方より御報告をお願いします。

〔警察庁発言〕

○次に、今後の捜索活動の取組み方について、何か御発言ありませんか

〔関係省庁発言〕　警察庁、防衛庁

○引き続きまして、合同慰霊式の検討状況等について運輸省の方より
御報告をお願いします。

〔運輸省発言〕

306家族
大阪　10/22　3000人 収容
東京　10/24　1500人 収容
JAL 主催
109家族
参列しない家族
415家族

○なお、ただ今御説明のありました合同慰霊式につきましては、総理は
海外御出張中の時でありますので、代理として（官房長官に）どなたか御参列いた
だくことを検討しております。

○また、今回の事故に際しまして、捜索救難活動に積極的に御尽力いただいた方に対し、感謝状を差し上げることとしておりますので、その検討状況について若干御説明申し上げます。

現在、事務的に各関係省庁等に対しまして対象者の選定等をお願いしております。その作業を踏まえまして、総理又は本部長より感謝状を差し上げることを検討しております、

さらに、この感謝状の贈呈式につきましては関係者が広範囲の地域にわたりますことから、11月4日に現地群馬県藤岡市　そして11月上旬を目途に東京　首相官邸とに分けて行うことで検討を進めております。

バランス [illegible] 協力を [illegible]

○他に何か御発言ありませんか。

○では、本日の会議の内容の公表の仕方について、この場でお諮りしたいと思います。

まず、先程警察庁等よりお話しがありました今後の捜索活動の取組み方については、いかがいたしましょうか。

〔警察庁、防衛庁発言〕

次に、合同慰霊式等の予定については、いかがいたしましょうか。

〔関係省庁発言〕

○それでは、本日の会議はこれで終了したいと思います。
次回会合につきましては、追って状況を見て御連絡させていただきたいと思います。

10/27
11/3
11/4

10日から

試　宮内庁　委員長　総理

合同慰霊遺族　来賓　一般

1．大阪地区　さつ

日時：昭和60年

12時00

場所：大阪城関係者

（大阪市東関係者

関係者

2　東京地区　体関係者

日時：昭和60年関係者

12時00～

場所：日比谷公

千代田区

3　慰霊祭

川－－－－－－　総務課施設局

○様式：無宗教－－－－－－－－　会計課

－－－－－－－　審議室

○進行次第　大阪）－－－　（審議室　宮房長官

秘書官（官房副長官）

(1) 開会の辞

(2) 黙とう

(3) 弔辞

式

合同慰霊祭について

1. 大阪地区
日時：昭和60年10月22日(火)
12時00～
場所：大阪城ホール
(大阪市東区大阪城3－1)

2 東京地区
日時：昭和60年10月24日(木)
12時00～
場所：日比谷公会堂
千代田区日比谷公園1－3

3 慰霊祭

○様式：無宗教様式

○進行次第
(1) 開会の辞
(2) 黙とう
(3) 弔辞

弔辞か献花

(4) 追悼献花：宮内庁 委員長 総理
遺族 来賓 一般
~~(5) 奏楽~~
(5) (6) 式典委員長あいさつ
(6) (7) 閉会の辞

○出席者：遺族関係者
政府関係者
国会関係者
地方団体関係者
民間関係者

○主催：日本航空

4. 検討事項

○宮内庁供花・参列	総務課 航空局
○総理大臣供花	会計課
○同弔辞作成	審議室
○慰霊祭出席者(東京・大阪)	審議室 / 秘書官

KANZAKI19850812

60.10.7

感謝状贈呈式に係る作業及び分担について(案)

作業区分	分担
1 日時及び場所 (群馬県 11/4(月) 藤岡市 / 東京 11/[illegible] 官邸)	審議室 ―― 群馬県 / 審議室
2 感謝状受賞者の選定と総理分・本部長分との振り分け(その他大臣表彰は分離)	審議室 航空局
対象者への連絡等	同上(正式には人事課)
3 贈呈場所別受賞者の振り分け	同上
4 贈呈式場の設営 群馬県 / 東京	審議室、航空局 / 人事課、航空局
5 総理の出張行程 (・現地への移動手段 ・参拝の仕方等)	秘書官 航空局
6 関係者 来賓者 出席者の選定 群馬県 / 東京	群馬県 / 人事課
7 感謝状の作成等 (感謝状か表彰状かの検討 / 案文試案 / 制作)	人事課 / 審議室 / 人事課
8 感謝状副賞の選定	人事課、会計課
9 贈呈式の経費	会計課、航空局
11 報道、警備対策	秘書官、報道室

総理府

B-4 上質55kg (50枚天のり)

KANZAKI19850812

別紙

60.10.5 現在

協力者の各省庁、群馬県等への照会結果について

	感謝状 総理大臣	感謝状 対策本部長（運輸大臣）
警察関係	(4) 9	0
自衛隊関係	(3) 11	5
消防関係	(3) 3	14
林野関係	(1) 2	2
海上保安関係	(1) 1	1
地方公共団体関係	3	19
病院関係	(2) 2	3
遺体安置場所、救援隊宿泊場所等関係（学校、公民館）	5	44
検視・身元確認関係（大学、日赤、医師会）	(4) 6	9
民間協力者関係	0	66
通信・電力関係	0	3
火葬場・霊柩関係	0	8
輸送関係	0	2
計	(26) 42	176

注 [□] は、回答のあったもの

（　）は、当方原案

総　理　府

B—4 上質55㎏（50枚天のり）

KANZAKI19850812

60. 10. 7

贈呈式の進行に係る分担について（案）

事項	分担
1. 贈呈式・スケジュール等の作成（総合調整	審議室
贈呈式の進行管理	人事課・航空局
2. 司会、受賞者への連絡・案内（受賞式概要メモ、司会メモ等の作成）	航空局
3. 総理、本部長の案内、着席（総理、本部長の行動時間割の作成）	秘書官
4. 総理及び本部長感謝状、記念品授与（授与の仕方等について）	人事課
5. 総理、本部長あいさつ（文案の作成）	審議室・航空局
6. 受賞者による謝辞（要、不要）	同上
7. 閉会	
8. 記念写真の撮影（要、不要）	会計課
9. 記念パーティー（司会者の決定、司会メモ等の作成）	秘書官
10. 解散	

総理府

60.10.2

1. 合同火葬
。関係遺家族400家族すべて同意
。10月5日実施
上野村村長が施主
出棺式 於：藤岡市民体育館

2. 合同慰霊祭 10月26日
30〜40の会場をあたったけれども、空いている場所なし（後楽園ホールのみが空いているが不適当）

。10月28日（月）日比谷公会堂休館日であるけれども開館の可能性あり。

。上記の状況について、官房副長官に運輸省から連絡済み。

(メモ)　付先の選定

日航機関係　の機関の決定

①. 葬儀に関連 (　10月3日(木)まで)

○ 10月26日(土)　その他の団体の決定

総理大臣　目談)

○ 10月27日(日)

於：現地(

総理大臣

1 家族No

関団

② 作業

○ 弔辞の作

○ 感謝状 〃

○ 副賞 (の検

③ 弔辞. 感謝

案文を決裁

総理理府　　B-5 上質55kg (50枚天のり)

（メモ）　　　　　　　　60.10.1

日航機関係

① 葬儀に関連して（予定）

○ 10月26日（土）葬儀 於：東京
　総理大臣出席

○ 10月27日（日）感謝状贈呈
　於：現地（群馬県）　県と場所の相談
　総理大臣から手交

② 作業

○ 弔辞の作成 ｝ 過去の例ピックアップする
○ 感謝状 〃 ｝ 案文を作る

○ 副賞（の検討）　金又は物

③ 弔辞・感謝状
　案文を決裁前にかためる。

④ 感謝状交付先の選定

○ 各消防等、国の機関の決定
　（10月3日（木）まで）

○ 地方団体、その他の団体の決定
　（県と相談）

10/5　399家族 OK　　1家族 No

東京事務所　　岡田

○内閣総理大臣表彰規程

(昭和41年2月11日
閣議決定)

内閣総理大臣表彰規程

1 目的

本表彰は，国家，社会に貢献し顕著な功績のあつたものについてこれを顕彰することを目的とする。

2 表彰者

内閣総理大臣

3 表彰の対象

次の各号の一に該当して特に顕著な功績があり，全国民の模範と認められるものその他内閣総理大臣が表彰することを適当と認めるものに対して行なう。

(1) 国の重要施策の遂行に貢献したもの
(2) 災害の防止及び災害救助に貢献したもの
(3) 道義の高揚に貢献したもの
(4) 学術及び文化の振興に貢献したもの
(5) 社会の福祉増進に貢献したもの
(6) 公共的な事業の完成に貢献したもの

4 表彰の方法

表彰は，表彰状および楯を授与してこれを行なう。表彰にあたつては，金一封をそえることができる。

5 表彰の時期

表彰は，原則として随時これを行なう。

6 表彰の審査

表彰の審査に関する事務は，内閣総理大臣官房においてこれを行なう。

（公職の候補者等の寄附の禁止）

第百九十九条の二　公職の候補者又は公職の候補者となろうとする者（公職にある者を含む。）は、当該選挙区（選挙区がないときは選挙の行われる区域）内にある者に対し、いかなる名義をもつてするを問わず、寄附をしてはならない。ただし、政党その他の政治団体若しくはその支部又は親族に対してする場合及び当該公職の候補者又は公職の候補者となろうとする者（公職にある者を含む。）が専ら政治上の主義又は施策を普及するために行う講習会その他の政治教育のための集会（当該選挙区（選挙区がないときは、選挙の行われる区域）外において行われるもの及び第百九十九条

（公職の候補者等の寄附の制限違反）

第二百四十九条の二　第百九十九条の二第一項及び第二項（公職の候補者等の寄附の禁止）の規定に違反して当該選挙に関し寄附をした者は、一年以下の禁錮又は十万円以下の罰金に処する。

2　通常一般の社交の程度を超えて第百九十九条の二第一項及び第二項の規定に違反して寄附をした者は、当該選挙に関してこれらの項の規定に違反したものとみなす。

（公職の候補者等の寄附の禁止）

第百九十九条の二　公職の候補者又は公職の候補者となろうとする者（公職にある者を含む。）は、当該選挙区（選挙区がないときは選挙の行われる区域）内にある者に対し、いかなる名義をもつてするを問わず、寄附をしてはならない。ただし、政党その他の政治団体若しくはその支部又は親族に対してする場合及び当該公職の候補者又は公職の候補者となろうとする者（公職にある者を含む。）が専ら政治上の主義又は施策を普及するために行う講習会その他の政治教育のための集会（当該選挙区（選挙区がないときは、選挙の行われる区域）外において行われるもの及び第百九十九条の五（後援団体に関する寄附等の禁止）第四項各号の区分による当該選挙ごとに当該各号に定める期間内に行われるものを除く。）に関し必要やむを得ない実費の補償としてする場合は、この限りでない。

2　前項の講習会その他の政治教育のための集会には、参加者に対して饗応接待（通常用いられる程度の食事の提供を除く。）が行われるような集会を含むものと解してはならない。

3　何人も、公職の候補者又は公職の候補者となろうとする者（公職にある者を含む。）に対して、当該選挙区（選挙区がないときは、選挙の行われる区域）内にある者に対する寄附を勧誘し、又は要求してはならない。ただし、親族が要求する場合は、この限りでない。

（公職の候補者等の関係会社等の寄附の禁止）

第百九十九条の三　公職の候補者又は公職の候補者となろうとする者（公職にある者を含む。）がその役職員又は構成員である会社その他の法人又は団体は、当該選挙区（選挙区がないときは選挙の行われる区域）内にある者に対し、いかなる名義をもつてするを問わず、これらの者の氏名を表示し又はこれらの者の氏名が類推されるような方法で寄附をしてはならない。ただし、政党その他の政治団体又はその支部に対し寄附をする場合は、この限りでない。

（公職の候補者等の寄附の制限違反）

第二百四十九条の二　第百九十九条の二第一項及び第二項（公職の候補者等の寄附の禁止）の規定に違反して当該選挙に関し寄附をした者は、一年以下の禁錮又は十万円以下の罰金に処する。

2　通常一般の社交の程度を超えて第百九十九条の二第一項及び第二項の規定に違反して寄附をした者は、当該選挙に関してこれらの項の規定に違反したものとみなす。

（公職の候補者等の関係会社等の寄附の制限違反）

第二百四十九条の三　会社その他の法人又は団体が第百九十九条の三（公職の候補者等の関係会社等の寄附の禁止）の規定に違反して当該選挙に関し寄附をしたときは、その会社その他の法人又は団体の役職員又は構成員として当該違反行為をした者は、二十万円以下の罰金に処する。

義務的な性格をもつもの」としては、香典返し、結婚式の披露宴への招待の他に、出産祝のお返し、法事の供物（料）に対するお返し、快気祝が考えられる。

（公職の候補者等の関係会社等の寄附の禁止）

第百九十九条の三　公職の候補者又は公職の候補者となろうとする者（公職にある者を含む。）がその役職員又は構成員である会社その他の法人又は団体は、当該選挙区（選挙区がないときは選挙の行われる区域）内にある者に対し、いかなる名義をもつてするを問わず、これらの者の氏名を表示し又はこれらの者の氏名が類推されるような方法で寄附をしてはならない。ただし、政党その他の政治団体又はその支部に対し寄附をする場合は、この限りでない。

（参照条文）　法二四九の三　政治資金規正法三、二二―二二の七　地自法八五

本条は、公職の候補者等が属する会社その他の法人又は団体が、法第百九十九条の二の禁止規定の脱法行為として、特定の方法をもつて寄附することを禁止した規定である。すなわち、公職の候補者等がその役職員又は構成員である会社その他の法人又は団体が、その選挙区内にある者に対して、これらの者の氏名を表示し又はその氏名が類推されるような方法で寄附をすることは、寄附を受ける立場からみれば、公職の候補者等の行う寄附となんら変りがないので、前条と同様の理由によつてこれを禁止することとしたものである。

なお、本条についても前条と同様、昭和五十年の改正前は、「当該選挙に関して」する寄附のみが禁止されていたが、昭和五十年の改正により、選挙に関すると否とを問わず、寄附をすることが禁止されたものである。

一　「団体」とは、特定の目的のために多数人が結合したものをいうものであるが、本条においては法人は含まれない。

「会社その他の法人又は団体」には、地方公共団体は含まれないものと解する。一般的に、地方公共団体が「法人又は団体」に含まれるかどうかについては、各法律及び各条文の趣旨に沿つて判断することとなるが、地方公共団体は、「その公益上必要がある場合においては、寄附又は補助をすることができる」（地方自治法第二百三十二条の二）こととなつており、また、地域住民の福祉の増進を目的として行われる地方公共団体の経費の支出については、それが憲法及びそれに基づく法律の規定に従つた手続により行われるものである以上、そもそも本条で法人又は団体の行為として違法の判断の対象とするのは適当ではなく、むしろ地方公共団体の行う寄附が「公益上必要がある場合において」行われているのかどうかについて、地方自治法上の問題として判断すべき性格のものであろう。なお、国についても、地方公共団体の場合と同様に考えられるので、「法人又は団体」に含まれないものと解する。

二　「いかなる名義をもつてするを問わず」とは、会社その他の法人又は団体の広告、宣伝その他いかなる理由によつてもという意味である。「これらの者の氏名を表示し」とは、直接公職の候補者等の氏名を表示することである。例えば、候補者「甲野太郎」が「乙山商事株式会社」の代表取締役社長である場合に、「乙山商事株式会社社長甲野太郎」と表示することがこれにあたる。「氏名が類推されるような方法」とは、直接候補者等の氏名の表示がなくても、その会社その他の法人又は団体名を記載することによつてその氏名が類推されるような場合に、その会社名等を記載することをいう。例えば、候補者「甲野太郎」が代表取締役社長である会社の社名が「甲野商事株式会社」であるとした場合に、この社名を表示して寄附をした場合は、「これらの者の氏名が類推されるような方法」によつて寄附をしたこととなるものと解する。

三　政党その他の政治団体又はその支部に対して寄附することは認められているが、この場合、公職の候補者等が当該政党その他の政治団体又はその支部に所属していることは要しないものと考える。

四　本条に関する具体例をあげると次のとおりである。

(1)　公職の候補者等が会長となつている団体が、候補者等の氏名を表示した表彰状を授与することはできるが、

日航機事故対策本部(第13回)

9月26日(木) 17:00～17:40

S60.10.26.

ゲン写真が残っており、これと照合の結果確認された。

事故機体は、今日までに15トン、540点の搬出作業が終了した。今後は約50トン、1183点

内　閣

B－5　上質55㎏　(100枚天のり)

日航機事故対策本部（第13回）

9月26日（木）17:00〜17:40

（司会、藤森官房副長官）

第13回本部会議を開く。

本日は、前回（第12回）以降の遺体の確認状況、事故機体の搬出状況、合同火葬等について報告願うこととする。

最初に遺体の確認状況、事故機体の搬出状況について報告願いたい。

（警察庁刑事局長）

昨日、1遺体が確認され、今日までに合計514体が確認された。

昨日確認された遺体は、6才のとき胸骨を手術した際のレントゲン写真がきめ手となり、男性、32才、東京新宿の住人と判明した。

表面の手術痕ではわからなかったが、レントゲン写真が残っており、これと照合の結果確認された。

事故機体は、今日までに15トン、540点の搬出作業が終了した。今後は約50トン、1183点

の搬出を予定している。現場での天候が悪いので少し遅れているが予定期間内に終了できる見込みである

（藤森官房副長官）

次ぎに合同火葬について報告願いたい。

（運輸省航空局長）

遺体は大分傷んでいるので、身元確認の手懸かりのある遺体と、手懸かりのない遺体とを仕分けして、なるべく早いうちに合同荼毘に付したい。

保存する遺体は、藤岡市民体育館から、前橋警察学校裏の警察機動隊敷地内へ9月28日までに移し安置する。

手懸かりのない遺体は、藤岡市民体育館にそのまま安置し、10月中の早い日に合同荼毘に付したい。

合同荼毘は上野村長が施主となり、藤岡市長等関係者は共催の形となる。

遺族にも参列して供養してもらうため連絡することとしている。

今回、荼毘に付す遺体は少ないので、遺骨は、原則として分骨せず、第2回目の合同荼毘の

際に分骨する予定である。

以上の内容が本日の本部会議で承認されれば早速現地へ連絡して準備にかかりたい。

なお、合同葬儀に関する遺族全員の了除をとりつけることは極めてむづかしいので、日航社員に精一杯努力してもらうことで仕方がないと思っている。

合同慰霊祭については、多くの遺族が実施に踏み切る意向なので、9月29日に「四十九日」の法要を予定しており、この際に、日航社員を介して、合同葬儀についての了解を得るよう説得してもらうこととする。

合同慰霊祭は、日航が主催して、大阪と東京とで行なう予定である。

参列する遺族も多いことから、今のところ、大阪城会館（10月14日と22日を予約）と東京日比谷公会堂（10月20日と24日を予約）とを、それぞれ予定している。

大阪（10月14日）の場合は、東京（10月20日）とし、大阪（10月22日）の場合は東京（10月24日）とする組合せで実施する見込みである。

また、未確認遺体については、残り6体のうち、2〜3体は確認の可能性がある。

（藤森官房副長官）

今までの報告に関連する発言はあるか。

（運輸大臣）

6体の未確認遺体のうちに外国人はいるのか

（警察庁）

韓国人が1名いる。現在、確認中である。

（藤森官房副長官）

残りの6体について、歯型等、確認のための資料はあるのか。

（警察庁）

現在、97個の歯型を入手しており、残りの、2〜3人はこの歯型から確認できると思う。

指紋からの確認は今の段階では無理と思う。

（運輸大臣）

残りの6遺体に関する遺品はどうなっているのか。

（警察庁）

遺品は多量に収集してある。一覧表を作成し、未確認遺族は勿論、すでに438家族へ送付しているので、遺品から見当をつけてもらうことも考えられる。

今までの遺品収集総数は5,231点、このうち、所属の判明した分は、2304点で、残り、927点は、前橋の警察学校体育館に保管してある。

合同火葬等の進み具合いとあわせて何れ遺族の了解を得た上で処分せざるを得ないと思う。

（運輸省）

合同葬儀に関して、現在、身元未確認遺族で絶対反対としている家族はいない。また、2名の外国人関係者には話してない。

個人単位の葬儀が終っていない遺族は、4家族のみである。

（警察庁）

当面の問題として、合同荼毘は、遺族全部の了解を得て実施するのか、又は一部反対があっても見切り発車とするのか。

（運輸省）

今までの報告から、事故対策本部の了承が得られれば実施したい。引き続いて日航社員には、遺族の説得に努力してもらう。

（運輸大臣）

趣旨については充分理解する。実施は止むを得ないと思う。

（厚生省社会局長）

合同荼毘の実施は、身元不明体として処理するのか。

（運輸省）

身元不明体として、上野村へ引き渡たす方式によらざるを得ない。

（警察庁）

反対する家族がいても、引き渡すこととなるか。

（運輸省）

反対する家族がいても荼毘に付して、上野村長へ引渡したい。

彼岸の際にお参りした遺族は、20家族程度であったので、合同荼毘に参列する遺族は少ないと思う。

（警察庁）

群馬県警も遺族に対して大変気を使っているので、できるだけ反対のないよう配慮してほしい。

今まで、精一杯努力して良くやって来たので今後も円満に進めたい。

（運輸大臣）

第2回目に荼毘に付す遺体は多いので分骨は、その際に行うこととしたい。

（運輸省）

第1回目に荼毘に付す遺体は少ないので、上野村長の責任で地元の寺に預って貰う形となる

（藤森官房副長官）

残り、6遺体を待つ遺族は現地にいるのか。

（警察庁）

現地にはいない。こちらが連絡をすると来ることになっている。

9月21日に確認した遺体は、23体あったものを、消去法により最終的に、47才の外国人とその他の人との2名にしぼり、このうちの1名として確認した。

頭が胴体にめり込んでいて、わかりにくい遺体であったが、確認の決め手は①血液型 ②年令（50才以上と推定） ③女性 ④下着の長さ ⑤体形……等であった。

（運輸大臣）

合同慰霊祭の予約してある日程は新聞記者に話してよいのか。

（運輸省）

今日の段階では発表しない方がよいと思う。

（藤森官房副長官）

その他何か発言はあるか。

（消防庁地域防災課長）

救難関係活動経費について調査中であるが、今のところ次のような内容となっていることを報告し、事故対策本部の理解を得たい。

① 群馬県では、9月3日付で先決処分を行ない、42,700万円強にのぼる経費支出の予算化を図った。

② 群馬県単位の経費は、8月27日まで集計済であるが、以後の分については後日集計する予定である。

③ 市町村負担分経費については現在集計中である。

④ 9月25日に自治大臣が現場に行った際に群馬県出納長から、8月末現在で県市町村の諸経費は合計で約7億円の支出が見込まれる旨報告があった。

⑤ 約7億円の内訳は、県関係63,000万円
市町村関係7,000万円である。

⑥ 県市町村は負担した諸経費のうち、公費として使用することの適切でない費用については、46年の雫石事件、46年の「ばんだい号」事件等の実例も参考として、原因者負担の原則により、日航へ請求することとしている。

⑦ 以上の各項は何れも先例にのっとって処理する予定である。

（藤森官房副長官）

他に何か発言はあるのか。

合同火葬、合同慰霊祭とも誠に微妙な要素が含まれているので、今日、4項目に整理したメモを用意した。

このメモに基づいて対外的な目安とすべく相談したい。メモに対して何か意見はあるか。

（警察庁）

①の合同火葬は、地元の上野村長が施主となり、藤岡市長をはじめ、他の関係者は、法律上、共催者として理解したい。

しかし、メモの文章を修正する必要はないと思う。

（藤森官房副長官）

以上で本日の第13回本部会議を終る。

次回は、今後の進捗状況をみて、連絡し、開催することとする。

以上

⑨ 以上の各項は何れも先例にのっとって処理する予定である。

（藤森官房副長官）

他に何か発言はあるか。

合同火葬、合同慰霊祭とも非常に微妙な事が含まれているので、今日各項目に整理したメモも用意した。

このメモに基づいて対外的な目安とするべく相談したい。メモに対して何か意見はあるか。

（警察庁）

①の合同火葬は地元の上野村長が施主となり、藤岡市長をはじめ、他の関係者は、法律上、共催者として理解したい。

しかし、メモの文章を修正する必要はないと思う。

（藤森官房副長官）

以上で本日の第13回本部会議を終る。

次回は、今後の進捗状況をみて、連絡し開催することとする。

以上

藤森官房副長官司会メモ（案）

（昭和六十年十月二十六日（木）十七時〜
於 官邸大客間）

○ ただ今から第十三回目の本部会合を開催いたします。

○ 本日は、その後の遺体の確認状況、事故機体の搬出状況、更に、前回のお話に出ました合同だび等の件につきまして御報告をいただきながら話を進めてまいりたいと思います。

○ まずは、その後の遺体の捜索、確認状況、事故機体の搬出状況について警察庁より御報告をお願いします。

〔警察庁発言〕

○次に、遺体の合同だび、合同慰霊祭等今後の段取りについて運輸省より検討状況を御報告願います。

〔運輸省発言〕

○ただ今の御報告に関連して、何か御発言ありませんか。

○以上のほか、他に何か御発言ありませんか。

〔関係省庁発言〕消防庁予定（地元自治体の財政状況と日航への求償予定を披露。）

○本日の議題は以上でございますが、合同だび、合同慰霊祭等の件に関する外部への公表の仕方についてこの場でお諮りしたいと

思います。　いかがでございましょうか。

〔関係省庁発言〕

○それでは、本日の会議はこれで終了したいと思います。
また、次回会合については追って状況を見て連絡させていただきたいと思います。

1　身元確認の手がかりの全くない遺体については、現地上野村村長、藤岡市長等の関係者により１０月初旬を目途に合同火葬を実施していただくこととする。

2　合同慰霊式は、大阪及び東京において１０月中を目途に日本航空が行うこととする。

3　上記１、２の実施に当っては、日本航空において遺家族に対し事前にその趣旨を十分説明することとする。

4　身元確認の手がかりの可能性のある遺体については、引き続き全力をあげて確認作業を行うこととする。

日 て

昭和60年9月18日
運　輸　省

I　事故の概要

1．発生日時　昭

2．墜落場所　群

3．航空機　日9
日

4．搭乗者　乗
乗

5．乗員　機
副
航
他

日本航空１２３便の航空事故について

昭和６０年９月１８日
運　　　　輸　　　　省

Ｉ　事故の概要

１．発生日時　　昭和６０年８月１２日１９時頃

２．墜落場所　　群馬県、長野県県境の三国山付近

３．航空機　　日本航空（株）所属ボーイング式７４７ＳＲ－１００型　ＪＡ８１１９
日航１２３便（東京国際空港→大阪国際空港）
（１８：００　→　１９：００）

４．搭乗者　　乗客５０９名（内幼児１２名）
乗員　１５名　　　　計５２４名

５．乗員　　機　　長　　高　濱　雅　己（４９才）
副操縦士　　佐々木　　祐　（３９才）
航空機関士　福　田　　博　（４６才）
他客室乗務員　１２名

6．事故に至る経過及び捜索活動

当該機は、８月１２日１８時１２分に東京国際空港を離陸し、大阪国際空港に向け飛行中、同２５分伊豆半島東方上空で東京航空交通管制部に対し、異常事態発生の緊急連絡を行い、東京国際空港へ引返すことを要求した。同管制部は、直ちに大島上空を経由し同空港へのレーダー誘導を行うべく右旋回して東方向に戻る指示を行ったが、同機からは操縦不能との報告があった。同機は更に北西に向い、駿河湾上空を横断して焼津付近上空において針路を北にとり、不安定な飛行を続けながら富士山の西側の上空を通過し、北東に向った。大月付近上空では高度を下げつつ北上し、羽田レーダーの画面から機影が消失した。

関係機関は直ちに捜索業務を開始し、夜を徹して、自衛隊、警察、消防等の関係機関による空及び地上での墜落現場の捜索が続けられ、８月１３日早朝、群馬県、長野県県境の三国山付近に墜落していることが確認された。

Ⅱ　事故対策の概要

１．政府対策本部の設置

今回の事故の重大性に鑑み捜索救難活動を強力に推進するため、８月１２日、事故発生後直ちに運輸大臣を本部長とする「日航機事故対策本部」（別紙１参照）を設置し、既に１２回に亘り会議を開き、生存者の救出、遺体の収容に全力を尽くすことを申し合わせ、関係機関の連絡調整を密にすることにより、事後対策の万全を期してきたところである。

また、運輸省においても事務次官を長とする事故対策本部を事故発生後直ちに設置し、関係機関との連絡体制をしいている。

２．現地における捜索救助活動

(1)　現地対策本部の設置

８月１３日午前、群馬県多野郡上野村に現地における捜索救助活動に当たる体制として現地対策本部が設けられた。現地における捜索救助に当たる要員、機材の出動状況は別紙2のとおりである。

(2)　生存者の救出

８月１３日午前、４人の生存者を発見した。生存者は、吉崎博子（３５才）、吉崎美紀子（８才）、川上慶子（１２才）、落合由美（２６才）でいずれも女性である（敬称略）。

(3)　遺体の収容、確認

現在、遺体の収容、確認に全力を挙げており、９月１9日１８時現在、収容遺体総数は４９２体、身元確認がなされた遺体は５１2体となっている。

３．事故調査

航空事故調査委員会は、８月１３日事故現場における調査を開始し、８月１９日にボイスレコーダーの粗解読の概要に関する経過報告、８月２７日にボイスレコーダー及びフライトレコーダーに関する情報に関す

る経過報告を、さらに、9月14日には後部圧力隔壁の破損状況等に関する経過報告を公表した。
9月17日からは機体残骸の搬出作業が開始され、17日には後部圧力隔壁が搬出された。
今後は、機体残骸の詳細調査を進めるとともに、事実の収集、ボイスレコーダー、フライトレコーダーの記録、関係者の口述等を総合して解析する本格的調査に入ることとなる。

4．事故機機体の海上捜索

海上保安庁による海上捜索等により、相模湾付近の海域において、8月13日には垂直安定板前方上部（リーディング・エッジ・アッシー）が、また、8月14日には補助動力装置空気取入口ダクト及び下部方向舵の表面が、更に8月15日には垂直安定板前方上部の一部が、その後も事故機の機体の一部と見られる物件が浮遊物又は漂着物として発見されている。

5．一斉点検実施の指示

今回の事故原因については、目下航空事故調査委員会において調査中であるが、垂直尾翼の損傷が事故原因の端緒である疑いが強くなったと判断されるので、とりあえず8月15日、4社（日本航空（株）、全日本空輸（株）、日本アジア航空（株）、日本貨物航空（株））に対し、ボーイング747系列型機の垂直安定板及び方向舵について所要の検査を実施し、不具合があれば修理するよう指示した。

また、8月17日に、垂直尾翼の損傷が胴体与圧室後部の構造の破壊から派生したものであったことの可能性も考慮し、上記指示の点検項目に「胴体与圧室後部の構造」を追加した。

これらの点検の指示の概要及び点検の実施状況（9月9日全機完了）は別紙3のとおりである。

6．日本航空に対する立入検査及び勧告

本事故の重大性及び事故の原因が機材又は整備に起因するものである疑いが強いことから、とりあえず、8月22・23日、日本航空（株）整備部門に対し緊急に立入検査を行った。9月4日には立入検査の結果を受けてボーイング747の与圧室構造の総点検等安全運航確保のための業務改善について抜本的な安全対策の策定を勧告した。（別紙4参照）

日航機事故対策本部の設置について

（昭和６０年８月１２日
閣　議　決　定）

１　総理府に，運輸大臣を長とする日航機事故対策本部を設ける。

２　本部の構成は，次のとおりとする。

本部長	運輸大臣
副本部長	山崎内閣官房副長官
	藤森内閣官房副長官
	運輸政務次官
	運輸事務次官
本部員	内閣総理大臣官房審議室長
	警察庁刑事局長
	総務庁長官官房交通安全対策室長
	防衛庁防衛局長
	厚生省社会局長
	運輸省航空局長
	消防庁長官

３　本部長は，必要に応じ関係行政機関の職員を本部員に追加することができる。

４　本部の庶務は，運輸省航空局において処理する。

別紙2

9月17日までの出動状況（暫定値）

防衛庁	人員	延	約49，300人
	車両	延	約7，330両
	航空機	延	約820機
警察関係	人員	延	約55，000人
	車両	延	約10，400両
	航空機	延	約140機
消防関係	人員	延	約11，800人（この他、自宅待機延約41，100人）
	車両	延	約670両
	航空機	延	2機
海上保安庁	人員	延	約2，900人
	航空機	延	96機
	船艇	延	113隻

注）　海上保安庁の船艇は海上捜索作業に従事したものであり、人員及び航空機には海上捜索作業に従事したものを含む。

KANZAKI19850812

別紙３

昭和６０年８月１５日
運輸省航空局

ボーイング式７４７系列型機の一斉点検実施について

今般の日本航空ボーイング式７４７ＳＲ型機（ＪＡ８１１９）の事故原因については事故調査委員会において目下調査中のところであるが、垂直尾翼の損傷が事故原因の端緒である疑いが強くなったと判断されるので、とりあえず下記のような検査を実施するよう指示することとした。

なお、今後の事故調査の進展を踏まえ、また当該型式系列型機の製造国の当局である米国連邦航空局（ＦＡＡ）とも密接な連絡を保ちつつ必要な措置をとる所存である。

昭和６０年８月１７日
運輸省航空局

ボーイング式７４７系列型機の一斉点検実施に関し点検項目の追加について

今般の日本航空ボーイング式７４７ＳＲ型機（ＪＡ８１１９）の事故原因については航空事故調査委員会において目下調査が進展中のところであるが、垂直尾翼の損傷が胴体与圧室後部の構造の破壊から派生したものであったことの可能性も考慮し、昭和６０年８月１５日付で７４７系列型に対し発行した耐空性改善通報（空検第６２１号）の点検項目として、総飛行回数が15,000以上のものについて「胴体与圧室後部の構造」を追加する。

今後とも事故調査の進展を踏まえ、また当該型式系列型機の製造国の当局である米国連邦航空局（ＦＡＡ）とも連絡を保ちつつ、必要な措置をとる所存である。

記

1．垂直安定板及び方向舵について、それぞれ下記の部分の目視検査及び必要に応じ非破壊検査を実施し、不具合があれば修理すること。

イ．総飛行回数が15，000以上の場合は、今後の飛行時間が100時間以内；
　　2－1，2－2及び2－3の検査

ロ．総飛行回数が15，000未満の場合は、今後の飛行時間が300時間以内；
　　2－1及び2－2の検査

2．

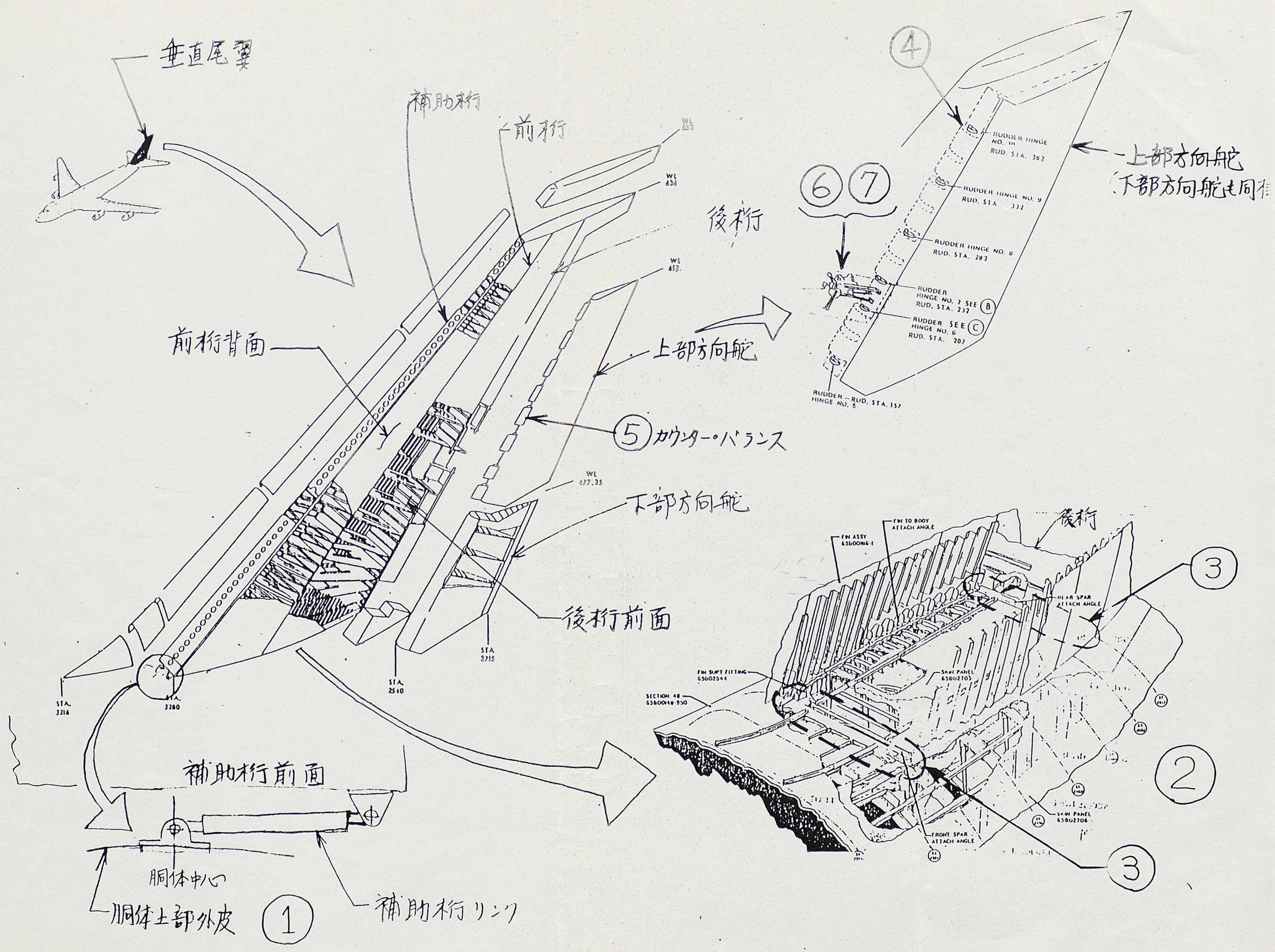
2-1 垂直安定板
- 2-1-1 補助桁リンク及び取付フィッティングとその近傍 ……①
- 2-1-2 前桁と後桁間の垂直安定板と胴体との取付部及び前桁背面並びに後桁前面 ……②
- 2-1-3 前桁と胴体との取付部及び後桁と胴体との取付部 ……③

2-2 方向舵
- 2-2-1 上部方向舵及び下部方向舵の取付ヒンジ ……④
- 2-2-2 方向舵のカウンター・バランス（取付状態） ……⑤
- 2-2-3 方向舵パワー・コントロール・パッケージ（油圧の漏洩の有無） ……⑥
- 2-2-4 方向舵パワー・コントロール・パッケージ（各部の遊びの有無） ……⑦

（2-1、2-2：8/15指示）

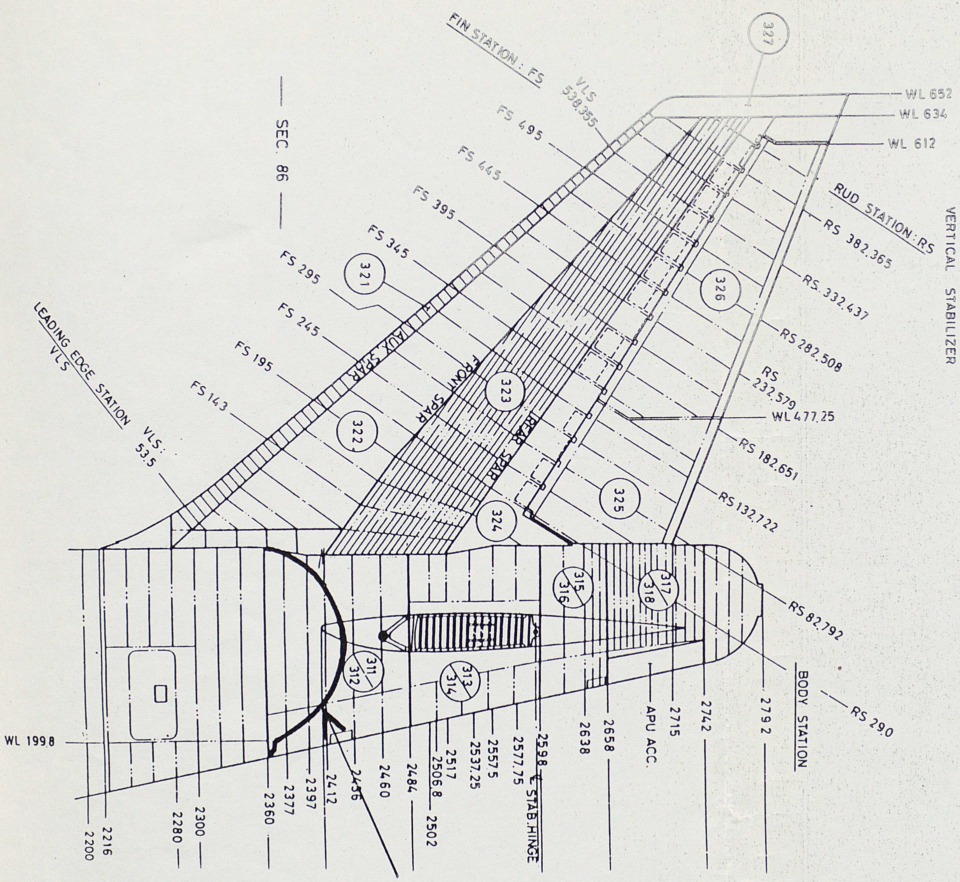
2-3 胴体与圧室後部の構造
- 2-3-1 胴体与圧室後部の隔壁の構造
- 2-3-2 胴体ステーション2216（ドーサル・フィン先端位置）と2360（隔壁の取付位置）の間の胴体与圧室構造 ……⑧

（2-3：8/17指示）



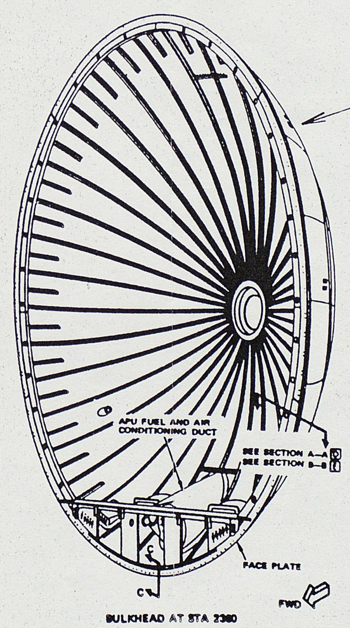
KANZAKI19850812

③



この間の与圧室構造

胴体与圧室後方の隔壁
（プレッシャー・バルクヘッド）



胴体与圧室後方の隔壁
（プレッシャー・バルクヘッド）

B747 垂直安定板・方向舵及び胴体与圧室後部の構造に対する特別点検の実施状況（昭和60年9月10日現在）

		垂直安定板	方向舵	胴体与圧室後部
日本航空	15.000 サイクル以上のもの 14機	14機全機完了		14機全機完了
	15.000 サイクル未満のもの 34機	34機全機完了		［34機全機完了］
		1. 取付ボルトの切損（1機1本） 2. 後縁リブ取付リベットの切損（1機12ヶ所各1本） 3. リベット・ヘッドの切損（1機1本） 4. 前縁のスクリューのゆるみ（1機21本）	1. ヒンジ・フィッティング・キャップ・ボルトのゆるみ（2機3本） 2. ケーブル・コード・ランド・フィッティング・サポート端の摩耗（1機） 3. ヒンジ・フィッティング・マウント・ボルトのゆるみ（3機9本） 4. パワー・コントロール・パッケージ・ベアリング等のガタ（4機）	1. 隔壁取付ボルトの切損（9機15本） 2. 隔壁取付ボルトのゆるみ（6機31本）
全日本空輸	15.000 サイクル以上のもの 0機	――		――
	15.000 サイクル未満のもの 17機	17機全機完了		［17機全機完了］
		1. 取付ボルトの切損（1機1本）	1. ヒンジ・フィッティング・マウント・ボルトのゆるみ（5機18本）	
日本アジア航空	15.000 サイクル以上のもの 2機	2機全機完了		2機全機完了
	15.000 サイクル未満のもの 0機	――		――
			1. パワー・コントロール・パッケージ・フィッティングのバック・アップ・フィッティングの亀裂（1機）	
日本貨物航空	15.000 サイクル以上のもの 0機	――		――
	15.000 サイクル未満のもの 2機	2機全機完了		［2機全機完了］
合計	15.000 サイクル以上のもの 16機	16機全機完了		16機全機完了
	15.000 サイクル未満のもの 53機	53機全機完了		［53機全機完了］

注：［　　］内は 15.000 飛行回数未満の機体の胴体与圧室後部の航空会社自主点検の機数である。

別紙４

空検第７４１号
昭和６０年９月４日

日本航空株式会社
代表取締役社長　　高木養根殿

運輸大臣　山下徳夫

安全運航確保のための業務改善について

去る８月１２日、貴社所属ボーイング式７４７ＳＲ－１００型ＪＡ８１１９機（１２３便）が群馬県、長野県境の三国山付近に墜落し、死者５２０名及び重傷者４名を出すに至った。

当該事故の社会的影響の甚大なること、及び事故の原因が機材又は整備と関連を持つ疑いがあることから、８月２２日及び２３日の両日にわたり、貴社の整備部門（羽田地区及び成田地区）に対し、緊急に立入検査を実施した結果、下記の所見を得た。

貴社は、航空運送事業者としての社会的責任を厳しく反省し、本所見に基づき抜本的な安全対策を策定し、昭和６０年１０月１日までに報告をすることとされたい。

なお、以下の所見は、現時点で判明した事実に基づくものであり、今後必要に応じて追加勧告等を行うことがあるので申し添える。

(乙)　運輸省

記

１．Ｂ７４７ＳＲ与圧室構造の総点検について

Ｂ７４７ＳＲの機体構造はその運航条件を考慮して脚、主翼等について補強されてはいるものの、胴体の与圧室構造についてはＢ７４７ＬＲと基本的に同一であるが、国内線用に使用される運航条件から離着陸の回数が多く、与圧飛行回数においては世界で就航しているＢ７４７系列型機の中でもトップグループとなっている。

従って、Ｂ７４７ＳＲの与圧室構造点検に万全を期すこととし、既に実施した場合を除き、与圧室構造に関し、１８，０００与圧飛行回数以内をめどとして可及的速やかに総点検を行うことが適当である。

また、この総点検の結果を踏まえ、貴社において飛行回数が多い機体に対する点検方式についてボーイング社等との意見交換を行い、適切な措置を策定することが必要である。

なお、Ｂ７４７ＬＲについても与圧飛行回数が蓄積しつつあるので同様の考え方で順次措置することが必要である。

２．Ｂ７４７系列型の機体構造の点検強化について

（１）今回の事故に関連して行った、垂直尾翼及び胴体与圧室後部構造の一斉点検の結果、発見された不具合内容をみると、従来のＣ整備等の点検要目で十分であるとは認め難い点があった。

従って、これまで発見された不具合の内容を運航条件等の関連において解析するとともに、Ｃ整備等の点検要目の見直しを行う必要がある。

（甲）　運輸省

（２）実際に機体構造の点検作業にあたる者の立場からは、点検対象部位についてどのように近接し、どのように点検するかが明確に定められ、作業カード等に具体的に記載されていることがなによりも肝要である。

従って、貴社において現在使われている作業カード等について改善のための見直しを行う必要がある。

この見直しに際しては、整備用ドアーの開閉により容易に接近できる構造区画について、Ｃ整備時の点検の対象とすることを考慮すべきである。

（３）事故等により損傷を受けた機体の構造については、修理によりもとの状態に復元したという考え方のもとに、長期監視プログラムがとりわけて設定されていないが、事故等により受けた影響は長期間経過しないと顕在化しない場合もあると考えられるため、これらの機体について長期監視プログラムを設定すべきである。

３．Ｂ７４７系列型の構造に関するサンプリング点検について

（１）前述のようにＢ７４７ＳＲは飛行回数において世界のトップグループとなっているが、Ｂ７４７系列型機の全数から見れば比較的少数機が日本においてのみ運航されている状況にあるので、飛行回数の多いことが機体構造に及ぼす影響につき、貴社所有のＢ７４７ＳＲから情報を収集し、その対応策を世界のＢ７４７フリートに還元すべき立場におかれているものと考えるべきである。

従って、これら飛行回数の多いＢ７４７ＳＲ機については、重要なものに関し、サンプリング率を１００％とすることが適当である。また、１．に述べた総点検の結果を踏まえサンプリング点検の方法についても見直すべきである。

さらに、Ｂ７４７ＬＲについても、貴社においては機体の仕様が様々に異なっており、また、運航条件等も異なっているため、サンプリング点検対象機の選定が適切であったか見直した上で、サンプリングの具体的な実施要領を規定化する必要がある。

（2）サンプリング点検は、その結果発見された不具合に対し適切な評価が行われ、それにもとづく処置がとられなければ、有効に機能しているとはいえない。

貴社においては、発見された不具合について、通常の不具合対策として重要なものについては特別点検等の処理が行われているものの、系統的な技術評価が十分行われているとは認め難い状況であった。

また、サンプリング点検方式は自社のデータのみならず、世界の他の航空会社からのデータも集めて評価することにより、一層の効果が上るものであるので、この観点より、ボーイング社から通報される他社のサンプリング点検の結果も合わせ、総合的に評価すべきである。

これらの観点にたって、今後は、サンプリング点検の結果について技術評価を行うこととし、これを速やかに当局に報告するよう措置されたい。

（3）信頼性管理プログラムについて

主要故障の再発防止に関する対策が遅れている事例があったので、これについての処理の促進を図る必要があると認められる。

4．整備実施部門への指示の徹底について

上海事故に関連して、当局より勧告を受けた事項の対策の一環として、貴社は整備実施部門から技術企画立案部門に報告しなければならない不具合事項の選択基準につき、整備規程の付属書を改訂した。

しかしながら、現場で実際に使用される細則規定には、対応する改定が行われていないという事例が今回の立入検査において発見された。

この例にみられるように整備実施部門への指示が不徹底である現状を反省の上、所要の対策を講じられたい。

5．社内体制の強化について

（1）構造点検整備体制の強化について

以上述べた構造点検整備の体制強化に関連して、特に技術的な企画立案に携わる部門の体制が不十分であると認められるので、その強化を図る必要がある。

また、機体構造の点検要目の見直しの結果、構造検査の実施部門の業務量も増加することが予想されるため、これに対応した体制をとる必要がある。

これら体制の強化を図るに際しては、技術企画立案部門と整備実施部門との連携につき配慮すべきことを申し添える。

（2）総合安全推進体制の強化について

安全確保のための全社的な体制として総合安全推進本部が設けられており、その下部機構として航空安全委員会が設けられ、形式的にはその体制が整っていると認められるが、実態上、この組織の目的に照らし、十分、有効に機能しているとは認め難いので、組織面の検討を含め、安全推進体制の強化を図る必要がある。

過去の航空機事故対策関係者に対する総理大臣感謝状（及び金一封）の贈呈について

松山空港全日空機事故（50名死亡） S 41. 11. 13 贈呈決定日 S 41. 11. 19	東亜国内航空機事故（68名死亡） S 46. 7. 3 贈呈日 S 46. 7. 20	全日空機事故（雫石）（158名死亡） S 46. 7. 30 合同葬儀 S 46. 8. 25 贈呈日 S 46. 9. 27
○総理大臣からの感謝状 なし ○総理大臣からの慰労金 海上保安庁 10万円 海上自衛隊 10万円 警察庁 10万円 航空局 3万円 愛媛県全日空機遭難対策本部 3万円 松山市 〃 3万円 （計 39万円） 漁業組合関係（5組合）、サルベージ関係（3団体） 酒 100本	○ 同 左 ○総理大臣からの慰労金 道警察本部 10万円 陸上自衛隊第11師団 15万円 第1管区海上保安本部 5万円 東京航空局 5万円 北海道、関係市町村 25万円 函館市医師会 3万円 （計 63万円） ・北海道開発局 酒 5本 函館営林局 5本 地元漁業組合 10本 （計 20本）	○総理大臣からの感謝状 及び慰労金 岩手県 10万円 盛岡市 10万円 雫石町 10万円 岩手県医師会 5万円 雫石町消防団 10万円 雫石町婦人団体連絡協議会 5万円 岩手県警 10万円 （感謝状なし） （計 60万円）
	運輸大臣から感謝状等の贈呈 ・道警察本部 ・陸上・海上・航空自衛隊の現地又は協力師団 ・北海道開発局 ・函館営林局 ・北海道庁 ・函館市ほか地元市町 ・函館市医師会、病院 ・地元漁業組合 等21関係者へ感謝状	運輸大臣から感謝状等の贈呈 ・岩手県 ・盛岡市 ・雫石町 ・矢巾町 ・都南村 ・岩手県警対策本部 ・地元医師会、病院 ・雫石町青年団体連絡協議会 ・地元市町婦人会 ・青森営林局、営林署 等22関係者へ感謝状

1　警察、自衛隊、消防、林野、海上保安庁
群馬県、藤岡市及び上野村に対し

ビール券（総額1,000万円相当）を9月10日
（地方公共団体は9月7日）に

2　また、1の機関に加え、病院、学校
公民館、民間協力者等 合計 約400

機関に対し 労をねぎらう意味の礼状を
9月6日に 差しあげた。

いずれも 自由民主党 総裁及び幹事長
（＝日航機墜落事故対策本部 本部長）名

＊ ビール券の内訳

警察	6,000本
自衛隊	15,000
消防	5,000
林野	600
海上保安庁	600
群馬県	500
藤岡市	1,300
上野村	1,300

計 30,300本

自民党政調会の日航機事故救難活動
関係者に対する慰労について（運輸省より連絡）

Ⅰ 総額1,000万円相当のビール券を次のⅡ及びⅢの各団体へ届けられた。

Ⅱ 警察庁、防衛庁、消防庁、林野庁、海上保安庁（以上の5団体へは、9月10日(火)午後届けている）

Ⅲ 群馬県、藤岡市、上野村（以上の3団体へは9月7日(土)に小渕先生が届けている）

（約280）

Ⅳ その他、上記のⅡ及びⅢ以外の全民間団体へは、自民党総裁並びに幹事長（党事故対策本部長）の連名で礼状が発送されている。

藤

○ただ今

○本日は、

故原因究

○まず、そ

御報告

〔警察

○ただ今の

S60.9.13.

時〜）

して事

察庁より

上質55kg (100枚天のり)

藤森官房副長官司会メモ（案）

（昭和六十年九月十三日（金）十六時～
於 官邸大客間）

○ただ今から、第十二回目の本部会合を開催いたします。

○本日は、その後の遺体の捜索状況、事故機体の搬出状況 そして事故原因究明について 話を進めてまいりたいと思います。

○まず、その後の遺体、遺品の捜索、確認状況について警察庁より御報告をお願いします

〔警察庁 発言〕

○ただ今の御報告に関連して、何か御発言ありませんか。

○次に、事故機体の搬出状況について御報告をお願いします。

〔警察庁 発言〕

○続きまして、事故原因調査、究明状況について運輸省より御報告をお願いします。

〔運輸省 発言〕

○以上のほか、他に何か御発言ありますでしょうか。
他に何もないようですので、本日の会議はこれで終了したいと思います。
また、次回会合については、追って連絡させていただくことといたします。

経費負担の問題

9/13 第12回会合

遺体の確認状況

9/13 2時 510体 歯により確認 60才(男)
↓ 血液 女性 19才(女)
~~未~~未確認 識別510 遺品はある。
231名

遺品 4,966点 確認
2035点

完全遺体	492	443	49体未確認
離断	1198	67	
計		510	

97の歯型ある。

機体の搬出

9/17～10/初旬 ~~乙字~~臨時

羽田と調布 圧力隔壁部分から搬出

取材制限
(飛行)

事故究明

9/14 詳細中間発表

フライトレコーダー
ボイスレコーダー 〃 > 中間発表 の説明

圧力かくへきの修理 構造について説明

Voice Recorder の最初の部分の音声分析

部品の運び込まれてくるに合せ調査を進めさせたい

係の発言

合同火葬 [illegible]開いていない 遺

~~520体~~ 401
~~401~~ 家族

完全遺体 189 問題ないとみなす
部分 ~~209~~ 232 家族

やってほしい
やめて欲しい 167 家族
よく分からない 47 〃
難色 18 〃
反対 1~2 〃

} 合同火葬の行う時期
いさいがかっている

9/末 10/中と 火葬を行う
ことを予定しておきながら
再検討を進めることをしておる

搭乗 今の[illegible]

手荷物の中身の保管しているが
保存がうまく行かないので 手荷物返還あるいは
を早めにやってもらいたい

(臨)

次善のやり方

遺族不明（明）というやり方は

厚生省の方に相談させてもらいたい。

身元不明 ⎱
〃 遺品 ⎰ か ということで説明するか

骨をどうするか

大 ICAL のところは　半年保管　遺族会と協会

遺骨は霊園というおきめた。

可能性のあるもの保管場所を都市内に用意

藤岡市の体育館

完全遺体

←69 513体のうち 大部分は判明す

323 体は何らかの照合しうる可能性

現地にいる人

警察　70〜80人

自衛隊　60人

中型ヘリ

消防　地元消防団

60. 9. 11

自民党政調会が過日求めた日航機救難活動関係資料に対する同党の措置
（運輸省航空局井上総務課長からの伝言）

Ⅰ. 総額1,000万円相当のビール券を次のⅡ及びⅢの各団体へ届けられた。

Ⅱ. 警察庁、防衛庁、消防庁、林野庁、海上保安庁（以上の5団体へは、9月10日(火)午後届けている）

Ⅲ. 群馬県、藤岡市、上野村（以上の3団体へは9月7日(土)に小渕先生が届けている）。

Ⅳ. その他、上記のⅡ及びⅢ以外の全民間団体へは、自民党総裁並びに幹事長（党事故対策本部長）の連名で礼状が発送されている。

（11時30分　宮沢 復信）

○ただ今

関係当

御苦労

○前回の

後の遺

（警察

○その他、

S60.9.4.

四時〜）

おり、誠に

日はまずその

願いします。

いませんか。

B-5 上質55kg（100枚天のり）

KANZAKI19850812

藤森官房副長官司会メモ

（昭和六十年九月四日（水）午後四時〜
於 官邸大客間）

○ただ今から、第十一回目の本部会合を開催します。

関係省庁には、引き続き各方面にわたり御尽力いただいており、誠に御苦労様でございます。

○前回の会合より一週間はさんでの会合でありますので、本日はまずその後の遺体の確認状況について警察庁の方より御報告をお願いします。

彼之世に

［警察庁 発言］

○その他、遺体の確認状況報告に関連して何か御発言はございませんか

〔運輸省 発言〕

○次に、事故原因究明、破損機体の搬出等について何か御発言ありませんでしょうか。

〔関係省庁発言〕　運輸省、（警察庁）

○他に何もないようですので、本日の会議はこれで終了したいと思います。

なお、本日の会議の内容について外部から問われた場合には、「その後の状況報告について話し合った」ということとしたいと思いますので、よろしくお願いします。 かたく口どめ

○また、次回会合につきましては、……

A案 ①追って連絡する」　または　B案 確定日

会議の状況に応じて諮ることとする。

空検第７４１号
昭和６０年９月４日

日本航空株式会社
代表取締役社長　高木養根殿

運輸大臣　山下徳夫

安全運航確保のための業務改善について

去る８月１２日、貴社所属ボーイング式７４７ＳＲ－１００型ＪＡ８１１９機（１２３便）が群馬県、長野県境の三国山付近に墜落し、死者５２０名及び重傷者４名を出すに至った。

当該事故の社会的影響の甚大なること、及び事故の原因が機材又は整備と関連を持つ疑いがあることから、８月２２日及び２３日の両日にわたり、貴社の整備部門（羽田地区及び成田地区）に対し、緊急に立入検査を実施した結果、下記の所見を得た。

貴社は、航空運送事業者としての社会的責任を厳しく反省し、本所見に基づき抜本的な安全対策を策定し、昭和６０年１０月１日までに報告をすることとされたい。

なお、以下の所見は、現時点で判明した事実に基づくものであり、今後必要に応じて追加勧告等を行うことがあるので申し添える。

運　輸　省

1．B747SR与圧

B747SRの体の与圧室構造に
ついてはB747く、与圧飛行回数
においては世界て
従って、B7王室構造に関し、
18，000与圧
また、この総ーイング社等との
意見交換を行い、
なお、B747が必要である。

2．B747系列型の

（1）今回の事故した不具合内容を
みると、従来の
従って、これ備等の点検要目の
見直しを行う必

（甲）

運　輸　省

記

1．B747SR与圧室構造の総点検について

Ｂ７４７ＳＲの機体構造はその運航条件を考慮して脚、主翼等について補強されてはいるものの、胴体の与圧室構造についてはＢ７４７ＬＲと基本的に同一であるが、国内線用に使用される運航条件から離着陸の回数が多く、与圧飛行回数においては世界で就航しているＢ７４７系列型機の中でもトップグループとなっている。

従って、Ｂ７４７ＳＲの与圧室構造点検に万全を期すこととし、既に実施した場合を除き、与圧室構造に関し、１８，０００与圧飛行回数以内をめどとして可及的速やかに総点検を行うことが適当である。

また、この総点検の結果を踏まえ、貴社において飛行回数が多い機体に対する点検方式についてボーイング社等との意見交換を行い、適切な措置を策定することが必要である。

なお、Ｂ７４７ＬＲについても与圧飛行回数が蓄積しつつあるので同様の考え方で順次措置することが必要である。

2．B747系列型の機体構造の点検強化について

（1）今回の事故に関連して行った、垂直尾翼及び胴体与圧室後部構造の一斉点検の結果、発見された不具合内容をみると、従来のＣ整備等の点検要目で十分であるとは認め難い点があった。

従って、これまで発見された不具合の内容を運航条件等の関連において解析するとともに、Ｃ整備等の点検要目の見直しを行う必要がある。

（甲）

運　輸　省

（2）実際に機体構造の点検作業にあたる者の立場からは、点検対象部位についてどのように近接し、どのように点検するかが明確に定められ、作業カード等に具体的に記載されていることがなによりも肝要である。

従って、貴社において現在使われている作業カード等について改善のための見直しを行う必要がある。

この見直しに際しては、整備用ドアーの開閉により容易に接近できる構造区画について、C整備時の点検の対象とすることを考慮すべきである。

（3）事故等により損傷を受けた機体の構造については、修理によりもとの状態に復元したという考え方のもとに、長期監視プログラムがとりわけて設定されていないが、事故等により受けた影響は長期間経過しないと顕在化しない場合もあると考えられるため、これらの機体について長期監視プログラムを設定すべきである。

3．B747系列型の構造に関するサンプリング点検について

（1）前述のようにB747SRは飛行回数において世界のトップグループとなっているが、B747系列型機の全数から見れば比較的少数機が日本においてのみ運航されている状況にあるので、飛行回数の多いことが機体構造に及ぼす影響につき、貴社所有のB747SRから情報を収集し、その対応策を世界のB747フリートに還元すべき立場におかれているものと考えるべきである。

従って、これら飛行回数の多いB747SR機については、重要なものに関し、サンプリング率を100％とすることが適当である。また、1．に述べた総点検の結果を踏まえサンプリング点検の方法についても見直すべきである。

さらに、B747LRについても、貴社においては機体の仕様が様々に異なっており、また、運航条件等も異なっているため、サンプリング点検対象機の選定が適切であったか見直した上で、サンプリングの具体的な実施要領を規定化する必要がある。

（甲）

運　輸　省

（２）サンプリング点検は、その結果発見された不具合に対し適切な評価が行われ、それにもとづく処置がとられなければ、有効に機能しているとはいえない。

貴社においては、発見された不具合について、通常の不具合対策として重要なものについては特別点検等の処理が行われているものの、系統的な技術評価が十分行われているとは認め難い状況であった。

また、サンプリング点検方式は自社のデータのみならず、世界の他の航空会社からのデータも集めて評価することにより、一層の効果が上るものであるので、この観点より、ボーイング社から通報される他社のサンプリング点検の結果も合わせ、総合的に評価すべきである。

これらの観点にたって、今後は、サンプリング点検の結果について技術評価を行うこととし、これを速やかに当局に報告するよう措置されたい。

（３）信頼性管理プログラムについて

主要故障の再発防止に関する対策が遅れている事例があったので、これについての処理の促進を図る必要があると認められる。

４．整備実施部門への指示の徹底について

上海事故に関連して、当局より勧告を受けた事項の対策の一環として、貴社は整備実施部門から技術企画立案部門に報告しなければならない不具合事項の選択基準につき、整備規程の付属書を改訂した。

しかしながら、現場で実際に使用される細則規定には、対応する改定が行われていないという事例が今回の立入検査において発見された。

この例にみられるように整備実施部門への指示が不徹底である現状を反省の上、所要の対策を講じられたい。

5．社内体制の強化について

（1）構造点検整備体制の強化について

以上述べた構造点検整備の体制強化に関連して、特に技術的な企画立案に携わる部門の体制が不十分であると認められるので、その強化を図る必要がある。

また、機体構造の点検要目の見直しの結果、構造検査の実施部門の業務量も増加することが予想されるため、これに対応した体制をとる必要がある。

これら体制の強化を図るに際しては、技術企画立案部門と整備実施部門との連携につき配慮すべきことを申し添える。

（2）総合安全推進体制の強化について

安全確保のための全社的な体制として総合安全推進本部が設けられており、その下部機構として航空安全委員会が設けられ、形式的にはその体制が整っていると認められるが、実態上、この組織の目的に照らし、十分、有効に機能しているとは認め難いので、組織面の検討を含め、安全推進体制の強化を図る必要がある。

藤森官房副長官司会メモ（案）

（昭和六十年八月二十七日（火）午後四時～

於 官邸大客間）

○ただ今から、第十回目の本部会合を開催します。

○本日は、昨日の会合での意見交換を踏まえ、今後の遺体捜索の取組み態勢について各省庁の検討結果を順次御報告願いたいと思います。

〔関係省庁発言〕警察庁、防衛庁、消防庁

○また、仮に捜索体制を縮少するとした場合の、遺族等の関係について運輸省から御説明をお願いします。

B－5 上質55kg (100枚綴り)

○それでは、ただ今各省庁からお伺いしたところによれば、今後の捜査の取組み態勢としては、現場検証、事故原因究明に重点を移すこととし、遺体捜索については、今後、実態に即した態勢にすべきである、というのが大方の意見であると考えられます。

○つきましては、本部としてはお手元に配布した紙のとおり関係機関の意見を確認し、これを了承することとしたいと考えますが何か御意見はありませんでしょうか。
御意見がないようですので、これを本部（本部長 運輸大臣）の見解として取扱うことといたします。

○次にこの「別紙」そのものの取扱いですが、①進んで本部長記者会見で発表するか、あるいは②この別紙自体は発表することなく

本日のこの本部会合が終って記者から問われた場合の対応振り
として使うか、③その他、かに分かれると思いますがいかがいたしましょう
か。

〔関係省庁発言〕

○関係省庁より、他に何か御発言ございませんでしょうか。

○次回の会合につきましては、今後の事故原因の究明等の進展状況
に応じ、改めて日時等を御連絡することといたしたいと思います。

一、本部は、構成省庁からこれまでの遺体の収容、確認状況及びこれを踏まえた今後の取組み態勢について詳細な報告を受けた。

二、この報告を踏まえ、残された遺体の捜索体制については、これまでの遺体の収容　状況等を勘案し、今後実態に即し必要と考えられる態勢により引き続き捜索に努めることを、本部として確認、了承することとした。

警察 警備局　　8/27

先立って遺体等の発見状況について

遺体の収容 確認　　判明

体　492人　　436人　（56人）

部分　1109片　　50

疑搭者　　486人　　残り34人

（昨日まで5）

34名　　33 指紋　歯型

警察

捜査は判断明できるものはなく

明日　45才の全員から除（250人）

1700人のうち 250人

検証にはまた重点をおく態勢

KANZAKI19850812

防衛庁

矢崎次官

かい除時期 ^矢崎次官の 機1%わく枠は認めて来る。

今知の体制の維持は問題。想様の縮少した形で

今後の対処 具体的にはこれから考える。

防衛1%枠 → 中期防の方式への切替え

引き続き検討

通産省

速法 そうたく 経済摩擦

流通業界．団 措置ということはあり得る

従来のような体制は不必要 実態に即して

対策を考えてまいりたい

（速法の確認 これも今後再び出ると思いたい）

予想される

②

現地家族

27家族　138人　残留　気持　捜索見守るという

人あるも半数近くは納得　（アトで打切りもやむを得ない）

給与はやむを得ないと受けとられる。

前部出席　重要捜索　の答え才

現地に家族いってもらうということ

現地警察，自衛隊協力している。手だいしあった

体制やむをえない → いろいろとやってくれると思う.

警察

遺族に警官をつけて説明している。

「事態に即した」という言い方

部隊、団体の判断をもとに現地情況その他を見て

主体的

判断した→即

~~これは遺体の捜索の面というので遺族への配慮は~~

払って、できるだけのことはする努力。

具体的な措置

現場の協議 いまとつづき ましとのあんせん。

自衛隊のへり は継続

詳細は今も続けているが 自衛は

減らすことも予測される。

鉄道 東電の管理 第一義的にはすすこけ日航が

ず日航だ。

柳田発表

事故調 解析 結果まとめ → 中間報告という

なお F.R 1700すぎに発表 まに合わそう。

60年8月26日

輸 省 航 空 局

S 60. 8. 26.

ロ60年8月26日
輸省航空局

今般の日本航空ボーイ委員会において目下

調査が進展中のところで、緊急に事故後3日後

の昭和60年8月15日は、垂直尾翼の損傷が

事故原因に関連している が垂直尾翼の損傷に

関連しているものである 斉点検の項目として

「胴体与圧室の構造」を

今後とも事故調査の進A）とも連絡を保ちつ

つ、必要なあらゆる措置である。

昭和60年8月26日
運輸省航空局

ボーイング式７４７系列型機の一斉点検の実施について

今般の日本航空ボーイング式７４７ＳＲ型機（ＪＡ８１１９）の事故原因については航空事故調査委員会において目下調査が進展中のところであるが、現在運航中の７４７系列型機の飛行の安全を確保するとの観点から、緊急に事故後３日後の昭和６０年８月１５日に同系列型機に対し、垂直安定板及び方向舵の一斉点検を指示した。これは、垂直尾翼の損傷が事故原因に関連している疑いがあると判断したためであるが、その後、胴体与圧室後部の構造の破壊が垂直尾翼の損傷に関連しているものである可能性も考慮して、８月１７日に総飛行回数が一定以上の機体について一斉点検の項目として「胴体与圧室の構造」を追加するよう指示した。一斉点検項目の概要は別添１のとおりである。

今後とも事故調査の進展等を踏まえ、また同系列型機の製造国の当局である米国連邦航空局（ＦＡＡ）とも連絡を保ちつつ、必要なあらゆる措置をとる所存であるが、一斉点検の実施状況及び結果は別添２に示すとおりである。

別添１　一斉点検項目の概要

１．垂直安定板及び方向舵について、それぞれ下記の部分の目視検査及び必要に応じ非破壊検査を実施し、不具合があれば修理すること。

イ．総飛行回数が１５，０００以上の場合は、今後の飛行時間が１００時間以内；
２－１，２－２及び２－３の検査

ロ．総飛行回数が１５，０００未満の場合は、今後の飛行時間が３００時間以内；
２－１及び２－２の検査

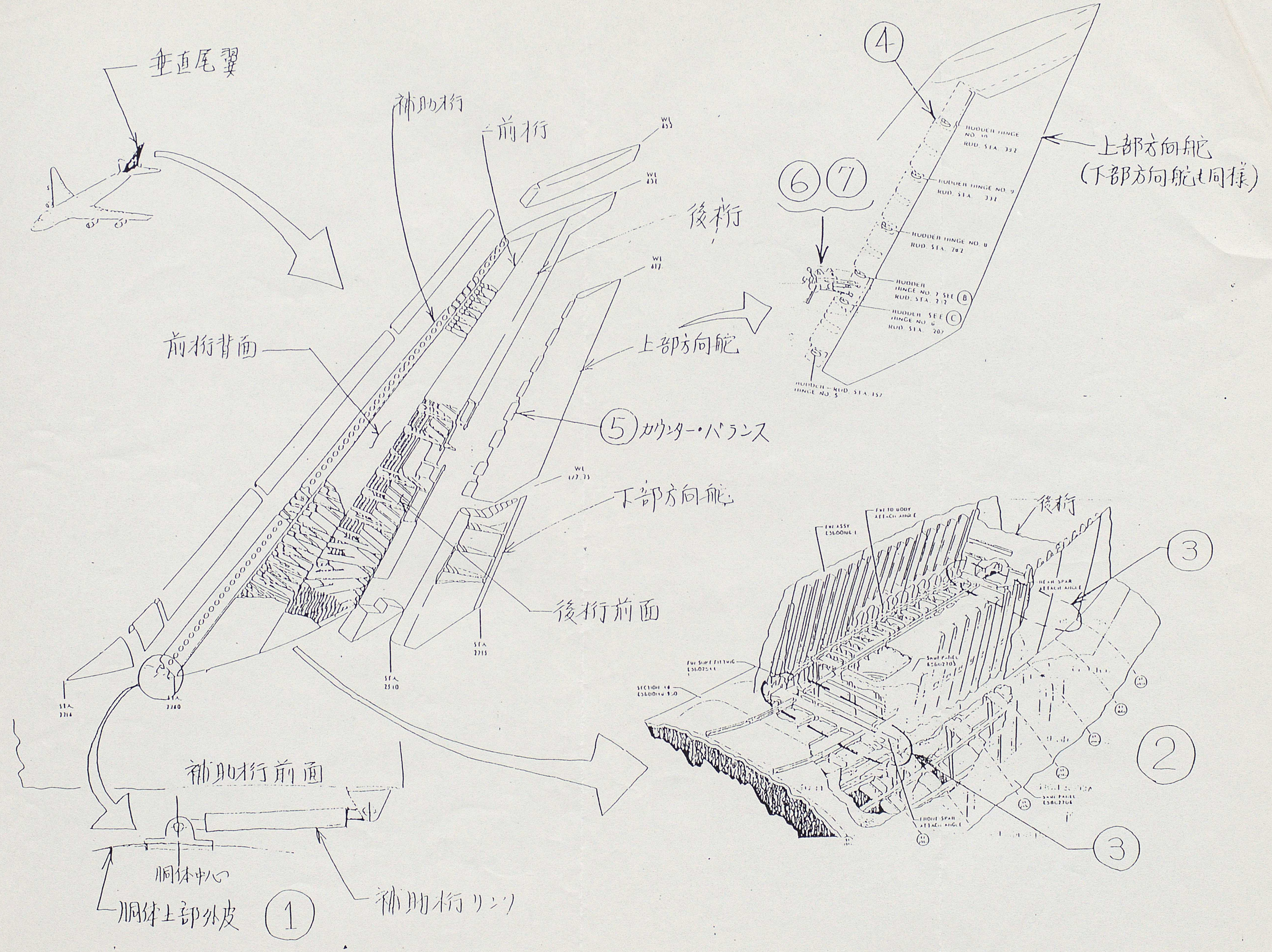
２．

2-1 垂直安定板
- 2-1-1 補助桁リンク及び取付フィッティングとその近傍 ……①
- 2-1-2 前桁と後桁間の垂直安定板と胴体との取付部及び前桁背面並びに後桁前面 ……②
- 2-1-3 前桁と胴体との取付部及び後桁と胴体との取付部 ……③

2-2 方向舵
- 2-2-1 上部方向舵及び下部方向舵の取付ヒンジ ……④
- 2-2-2 方向舵のカウンター・バランス（取付状態） ……⑤
- 2-2-3 方向舵パワー・コントロール・パッケージ（油圧の漏洩の有無） ……⑥
- 2-2-4 方向舵パワー・コントロール・パッケージ（各部の遊びの有無） ……⑦

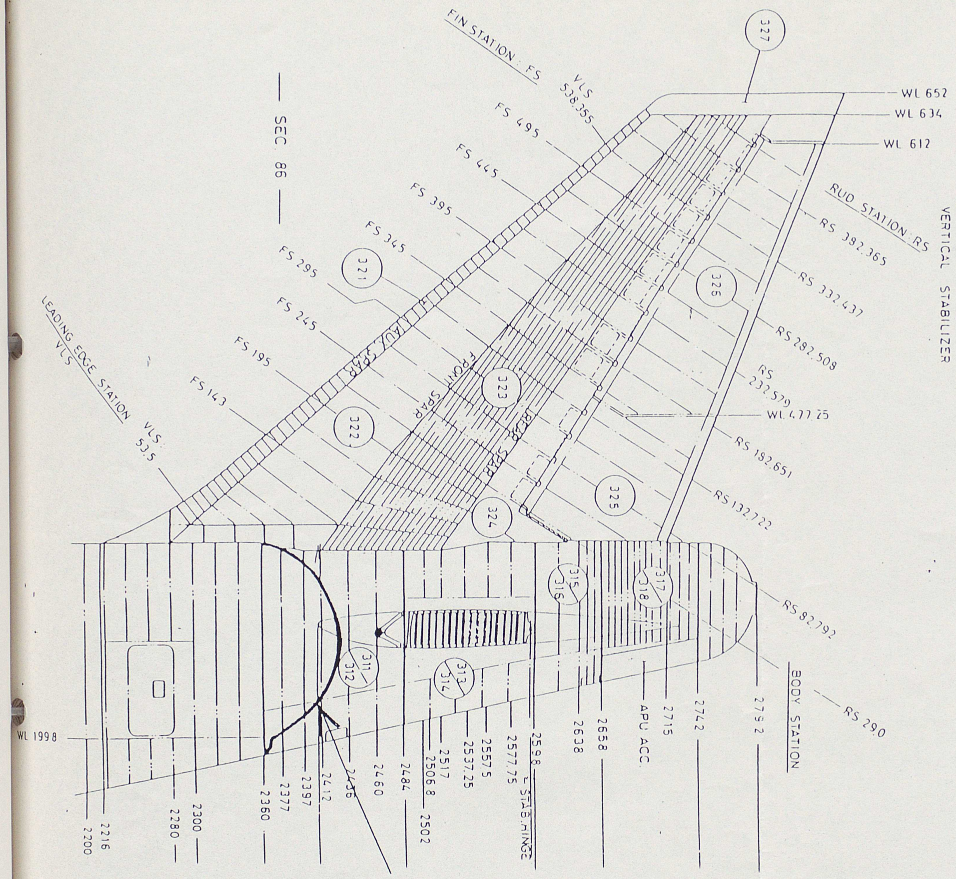
2-3 胴体与圧室後部の構造
- 2-3-1 胴体与圧室後部の隔壁の構造
- 2-3-2 胴体ステーション２２１６（ドーサル・フィン先端位置）と２３６０（隔壁の取付位置）の間の胴体与圧室構造 ……⑧

①～⑧は、付図の参照番号である。



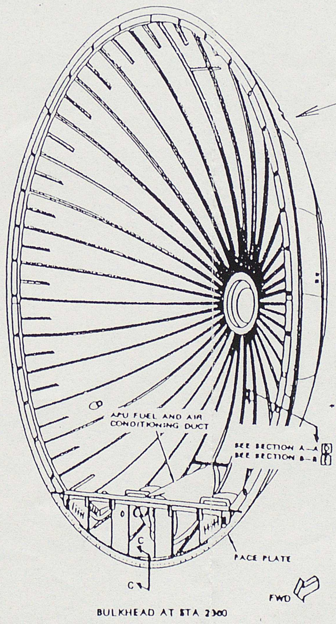
KANZAKI19850812

⑧



胴体与圧室後方の隔壁
（プレッシャー・バルクヘッド）

この間の与圧室構造



胴体与圧室後方の隔壁
（プレッシャー・バルクヘッド）

別添2

Ｂ７４７垂直安定板及び方向舵特別点検の対象機種及び実施状況

（ＴＣＤ－２４８３－１－８５　第３．３項の点検）

８月 26 日現在

航空会社及び飛行回数	適用機数	実施状況
１ 日本航空		主要な不具合
１５，０００サイクル以上のもの	１４機	８／２１　全機完了 → 垂直安定板 --- 取付ボルト切損(JA8121, 1本) 方向舵 -┬- ボルトのゆるみ(JA8107, 8110, 各1本) └- 取付端の摩耗(JA8123)
１５，０００サイクル未満のもの	３４機	8/26 9:00現在 29機実施済 8月末までに全機完了の予定 → 垂直安定板 -┬- 取付リベット切損(JA8106, 1本, 8143, 12本) └- 前縁スクリュー ゆるみ(JA8164, 2/本) 方向舵 -┬- 取付ボルトのゆるみ(JA8115, 2本, 8131, 4本, 8143, 4本) └- ベアリング等の摩耗・ガタ (JA8106, 8111, 8129, 8160)
２ 全日本空輸		
１５，０００サイクル以上のもの	０機	
１５，０００サイクル未満のもの	１７機	8/26 9:00現在 8機実施済 9月上旬までに全機完了の予定 → 垂直安定板 --- 取付ボルト切損(JA8147, 1本) 方向舵 --- ボルトのゆるみ(JA8138, 2本)
３ 日本アジア航空		
１５，０００サイクル以上のもの	２機	８／２２　全機完了 → 方向舵 --- 取付金具(アクチュエーター)の亀裂(JA8102)
１５，０００サイクル未満のもの	０機	
４ 日本貨物航空		
１５，０００サイクル以上のもの	０機	
１５，０００サイクル未満のもの	２機	8/19　全機完了
合　計		
１５，０００サイクル以上のもの	１６機	８／２３　全機完了
１５，０００サイクル未満のもの	５３機	8/26 9:00現在 39機実施済　9月上旬までに全機完了の予定

KANZAKI19850812

Ｂ７４７胴体与圧室後部構造特別点検の対象機種及び実施状況

８月２６日現在

（対象機：１５，０００サイクル以上のもの）

（ＴＣＤ－２４８３－１－８５　第３．４項の点検）

航空会社及び飛行回数	適用機数	実施状況
		主要な不具合
１ 日本航空 １５，０００サイクル以上のもの （１５，０００サイクル未満のもの）	１４機 （３４機）	８／２２　全機完了 → 胴体与圧室後部 ―― 隔壁取付ボルトの切損（JA 8110、2本，8116、1本，8118、1本，8120、2本，8126、2本） 8/26 9:00現在 28機実施済 → 胴体与圧室後部 ―― 隔壁取付ボルトの切損（JA 8104、2本，8111、2本 8125、1本，8132、1本） 〃 のゆるみ（JA 8106、4本，8128、13本，8130、1本，8132、8本、8165、2本） 8月末までに全機完了の予定
２ 全日本空輸 １５，０００サイクル以上のもの （１５，０００サイクル未満のもの）	０機 （１７機）	8/26 9:00現在 6機実施済 9月上旬までに全機完了の予定
３ 日本アジア航空 １５，０００サイクル以上のもの （１５，０００サイクル未満のもの）	２機 （　０機）	８／２３　全機完了
４ 日本貨物航空 １５，０００サイクル以上のもの （１５，０００サイクル未満のもの）	０機 （　２機）	圧力隔壁については 8/19 全機完了，胴体外板については 9月中旬全機完了の予定
合　計 １５，０００サイクル以上のもの （１５，０００サイクル未満のもの）	１６機 （５３機）	８／２３　全機完了 8/26 9:00現在 34機実施済　9月中旬には全機完了の予定

注：飛行回数が１５，０００サイクル未満のものについては、各社とも自主的に実施している。

日本航空１２３便（ＪＡＬ１２３）との交信記録

注：下線部分は日本語による送受信

時分秒	送信者	交信内容
17:53:20	ＪＡＬ１２３	あー、東京クリアランス、日本航空１２３便。
	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、クリアランス。
	ＪＡＬ１２３	日本航空１２３便、スポット１８番、ヤンキーの情報を持っている。大阪行きエンジスタート５分前、高度は２４０、出発経路は、浦賀シックスディパーチャー・相良（さがら）トランジションを要求する。
	東京ＡＰＣ	１２３準備完了を知らせよ。
	ＪＡＬ１２３	了解。
59:40	ＪＡＬ１２３	クリアランスデリバリー、日本航空１２３便、準備は完了した。どうぞ。
	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、エンジンスタートしてよろしい。大和（やまと）、訂正する、信太（しのだ）ＶＯＲまで浦賀シックスディパーチャー・相良（さがら）トランジション・シーパーチその後は飛行計画経路経由で高度フライトレベル２４０で承認する。コードは２０７２。出発用周波数は１２６．０。
	ＪＡＬ１２３	了解。日本航空１２３便は、信太ＶＯＲまで浦賀シックスディパーチャー・相良（さがら）トランジション・シーパーチその後は飛行計画経路経由で２４０の承認をされた。コードは２０７２。１２６．０、どうぞ。
	東京ＡＰＣ	復唱は正しい。グランドコントロールと周波数１２１．７でプッシュバックのため交信せよ。グッディ。
	ＪＡＬ１２３	グッドナイト。
18:01:00	ＪＡＬ１２３	グランドコントロール、日本航空１２３便、スポット１８番、ヤンキーの情報を持っている。プッシュバックを要求する。
	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、グランド了解、プッシュバックはうしろに別のＢ７４７がいるため、約２分待て。
	ＪＡＬ１２３	了解
03:40	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、滑走路１５番左、プッシュバックを許可する。
	ＪＡＬ１２３	了解、日本航空１２３便、１５番左。
07:30	ＪＡＬ１２３	グランド、日本航空１２３便、地上滑走及び誘導路Ｃ－７からの離陸を要求する。
	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便了解、滑走路１５番左、誘導路Ａ４及びＡ滑走路経由で誘導路Ｃ－７へ地上滑走せよ。
	ＪＡＬ１２３	Ａ－４、Ａ滑走路で誘導路Ｃ－７へ、日本航空１２３便。

時分秒	送信者	交信内容
18:09:15	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、タワーと周波数１１８．１で交信せよ。
	ＪＡＬ１２３	了解
09:25	ＪＡＬ１２３	タワー、日本航空１２３便、誘導路Ｃ－７にいる。
	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便了解、滑走路１５番左の手前で待機しろ。
	ＪＡＬ１２３	了解、手前で待機する。
10:20	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、滑走路１５番左に入って待機しろ。
	ＪＡＬ１２３	滑走路１５番左に入って待機する。日本航空１２３便。
11:20	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、離陸後滑走路の方位で飛行せよ。風は２２０度１６ノット滑走路１５番左からの離陸を許可する。
	ＪＡＬ１２３	滑走路１５番左からの離陸許可了解、離陸後滑走路の方位で飛行する。日本航空１２３便。
12:22	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、東京ディパーチャーと交信せよ。
	ＪＡＬ１２３	了解、日本航空１２３便
12:30	ＪＡＬ１２３	東京ディパーチャー、日本航空１２３便、滑走路番号と同じ針路を維持している。高度８００フィートを通過している。
	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、ディパーチャー、レーダーの識別を行った。右旋回し針路１８０度をとれ。浦賀へレーダー誘導する。１３，０００フィートへ上昇し維持せよ。
	ＪＡＬ１２３	右旋回し針路１８０度、１３，０００フィートを維持する。
16:00	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、右旋回し針路２００度をとれ。
	ＪＡＬ１２３	了解２００度、日本航空１２３便。
16:20	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、あなたはコースの２海里右側、通常航法により飛行せよ。フライトレベル２４０に上昇し維持せよ、高度制限はキャンセルする。東京コントロール周波数１２３．７で交信せよ。
	ＪＡＬ１２３	了解、通常航法、三原に直行し２４０に上昇する。（東京コントロールと）１２３．７で交信する。
	東京ＡＰＣ	そのとおり。

日本航空１２３便（ＪＡＬ１２３）との交信記録

注：下線部分は日本語による送受信

時分秒	送信者	交信内容
18:16:55	ＪＡＬ１２３	東京コントロール、日本航空１２３便、９，４００フィートを通過し、２４０に上昇中、三原に向っている。可能であれば、シーパーチに直行したい。
17:15	東京ＡＣＣ	日本航空１２３便、東京了解した。レーダー誘導のためしばらく待て。
	ＪＡＬ１２３	了解。
18:33	東京ＡＣＣ	日本航空１２３便、現在位置からシーパーチに直行することを許可する。
	ＪＡＬ１２３	了解、現在位置から直行する。
25:20	ＪＡＬ１２３	東京、日本航空１２３便トラブル発生、直ちに、えー羽田に帰えることを要求する。２２０へ降下し維持することを要求する。どうぞ。
	東京ＡＣＣ	了解、要求どおり承認する。
	ＪＡＬ１２３	大島へレーダー誘導をお願いする。
	東京ＡＣＣ	了解、右旋回又は左旋回したいか？
25:45	ＪＡＬ１２３	右旋回したい。
25:50	東京ＡＣＣ	大島へレーダー誘導のため、右（旋回）磁針路９０度で飛行せよ。
	ＪＡＬ１２３	了解。
		（日本航空１２３便は他機への指示に応答した可能性があったが、雑音で聞きとれない。）
26:35	東京ＡＣＣ	あー、ちがいます、ちがいます、貴機を呼んでいない。
27:10	東京ＡＣＣ	日本航空１２３便、緊急事態であることを確認しますが、その通りですか？
	ＪＡＬ１２３	その通りである。
	東京ＡＣＣ	日本航空１２３便、了解。
27:20	東京ＡＣＣ	どの様な緊急状態か？
	ＪＡＬ１２３	（応答なし。）
28:30	東京ＡＣＣ	日本航空１２４便、大島へレーダー誘導のため、磁方位９０度で飛行せよ。
28:35	ＪＡＬ１２３	しかし、現在操縦不能。
29:16	東京ＡＣＣ	日本航空１２３便、可能であれば、（トランスポンダー）２０７２で応信せよ。
	ＪＡＬ１２３	（応答なし。）
31:02	東京ＡＣＣ	日本航空１２３便、降下可能か？
31:05	ＪＡＬ１２３	あー了解、現在降下中。
	東京ＡＣＣ	よろしい、現在高度を報告せよ。
31:10	ＪＡＬ１２３	２４０
	東京ＡＣＣ	その通り、現在位置は名古屋から７２海里の地点、名古屋に着陸できるか？
31:21	ＪＡＬ１２３	あー、ちがいます、羽田に帰えることを要求する。
	東京ＡＣＣ	判りました。これから日本語で話して頂いて結構ですから。
31:28	ＪＡＬ１２３	はい、はい。
40:45	東京ＡＣＣ	日本航空１２３便、日本航空１２３便周波数１３４．０に切換えられますか？
	ＪＡＬ１２３	（応答なし。）

時分秒	送信者	交信内容
18:40:55	東京ACC	日本航空１２３便、日本航空１２３便、もし受信可能であれば、（トランスポンダー）識別信号で応答せよ。
	JAL123	（応答なし。）
42:00	東京ACC	全航空機、日本航空１２３便を除く全航空機は、周波数１３４．０にて東京コントロールと交信せよ。なお、別途指示があるまで（この周波数の）沈黙を維持されたい。
45:46	JAL123	操縦不・・・・・。（よく聞きとれない。）
	東京ACC	日本航空１２３便どうぞ。
45:55	東京ACC	日本航空１２３便、了解、判りました、判りました。そして・・・。
46:10	東京ACC	日本航空１２３便、羽田にコンタクトしますか？
	JAL123	そうお願いします。
	東京ACC	コンタクトしますか？
	JAL123	あー、このままお願いします。（又は、そのようにお願いします。）
46:26	東京ACC	はい、了解しました。スタンバイ、お待ち下さい。
47:06	JAL123	羽田へのレーダー誘導を要求する。
	東京ACC	了解、了解しました。（羽田の使用）滑走路２２番なので磁方位９０度を維持して下さい。
	JAL123	了解。
47:18	東京ACC	現在、コントロールできますか？
	JAL123	操縦不能です。
	東京ACC	了解。
48:58	JAL123	うぁっ！
53:31	JAL123	操縦不能、・・・・・日本航空１２＿＿＿操縦不能。
53:40	東京ACC	１２３便了解しました。
53:41	東京ACC	日本航空１１、日本航空１２３便、日本航空１２３便、周波数を１１９．７、１１９．７に換えて下さい。
53:58	東京ACC	日本航空１２３便、できましたら１１９．７に換えて下さい。

時分秒	送信者	交信内容
18:54:00	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、日本航空１２３便、こちらは東京アプローチ。もし聞こえていれば、もし聞こえていれば、周波数１１９．７で交信せよ若しくは東京アプローチとどの周波数でもよいから交信せよ。
54:20	ＪＡＬ１２３	日本航空１２３便、えー１１9はってん7チェックしました。
30	ＪＡＬ１２３	日本航空7えー１２３便、現在位置を知らせよ。
35	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、位置は5えーあー４５海里羽田の北西。
40	ＪＡＬ１２３	羽田の北西、えーえー何マイルですか。
45	東京ＡＰＣ	はい、そのとおりです。こちらのレーダーでは５５マイル北西、熊谷からあー２５マイル西の地点です。どうぞ。
55	ＪＡＬ１２３	はい、了解。
55:10	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、日本語で申しあげます。こちらの方はアプローチにいつでも準備できています。なお、横田と調整して横田ランディングも可能になっております。よろしければ意図を聞かせて下さい。どうぞ。
50	東京ＡＰＣ	日本航空１２３便、日本航空１２３便、位置は５０海里訂正する６０海里羽田の北西。

TAPE TRANSCRIPTION ON JAL123

DATE: 12 AUG. 1985
FACILITY: TOKYO TERMINAL
FREQUENCY: CD 118.8
GND 121.7
TOWER 118.1
DEP 126.0

TIME	STATION	COMMUNICATION
17:53'20"	JL123	Ahh Tokyo clearance Japan Air One Two Three.
	CD	Japan Air One Two Three Clearance.
	JL123	Japan Air One Two Three This is spot One Eight we have yankee five minutes to Osaka propose Two Four Zero via departure Uraga six Sagara transition, please.
	CD	One Two Three advise when ready.
	JL123	Roger.
59'40"	JL123	Clearance delivery Japan Air One Two Three ready to start over.
	CD	Japan Air One Two Three start engine,cleared Yamato correction Shinoda VOR via Uraga Six Sagara transition Seaparch Flight Planned Route maintain Flight Level two four zero squawk two zero seven two Departure one two six point zero.
	JL123	Roger Japan Air one two three cleared to Shinoda VOR via Uraga six departure Sagara transition Seaperch Flight Planned Route maintain two four zero squawk two zero seven two,one two six zero over.
	CD	Read back is correct contact Ground control one two one point seven for push back good day.
	JL123	Good night.
18:01'00"	JAL123	Ground control Japan Air one two three spot one eight we have yankee request push back.
	GND	Japan Air one two three ground roger standby for about two minutes another Boeing 747 behind of you.
	JAL123	Roger.
03'40"	GND	Japan Air one two three runway one five left push back approved.
	JAL123	Roger Japan Air one two three, one five left.
07'30"	JAL123	Ground Japan Air one two three request taxi ah request charlie seven take off.
	GND	Japan Air one two three roger runway one five left taxi to charlie seven via alfa four and A runway.
	JAL123	Alfa four A runway to charlie seven Japan Air one two three.
18:09'15"	GND	Japan Air one two three contact Tower one one eight point one.
	JAL123	Roger

TIME	STATION	COMMUNICATION
18:09'25"	JAL123	Tower Japan Air one two three with you we are charlie seven.
	TOWER	Japan Air one two three roger hold short of runway one five left.
	JAL123	Roger hold short.
10'20"	TOWER	Japan Air one two three taxi into position and hold runway one five left.
	JAL123	Into position and hold one five left Japan Air one two three
11'20"	TOWER	Japan Air one two three fly runway heading wind two two zero one six cleared for take off runway one five left.
	JAL123	Cleared for take off one five left fly runway heading Japan Air one two three.
12'22"	TOWER	Japan Air one two three contact Tokyo departure.
	JAL123	Roger Japan Air one two three.
12'30"	JAL123	Tokyo departure Japan Air one two three maintaining runway heading passing eight ah eight hundred.
	DEP	Japan Air one two three departure radar contact turn right heading one eight zero vector to Uraga climb and maintain one three thousand.
16'00"	DEP	Japan Air one two three turn right heading two zero zero.
	JAL123	Roger two zero zero Japan Air one two three.
16'20"	DEP	Japan Air one two three two miles right of course resume normal navigation climb and maintain flight level two four zero cancel altitude restriction contact Tokyo control frequency one two three seven.
	JAL123	Roger own navigation direct ahhhhhh Mihara and climb and maintain two four zero contact one two three seven.
	DEP	Correct.

TAPE TRANSCRIPTION ON JAL123

DATE: 12 AUG. 1985
FACILITY: TOKYO ACC (KANTO SOUTH A SECTOR)
FREQUENCY: 123.7

TIME	STATION	COMMUNICATION
18:16'55"	JAL123	TOKYO CONTROL, JAPAN AIR 123 PASSING 9400 FOR CLIMBING 240 AND DIRECT TO MIHARA. IF AVAILABLE, REQUEST DIRECT TO SEA PERCH, OVER.
17'15"	ACC	JAPAN AIR 123, TOKYO ROGER, STAND BY RADAR VECTOR.
	JAL123	ROGER.
18'33"	ACC	JAPAN AIR 123, CLEARED DIRECT SEA PERCH VIA PRESENT POSITION DIRE(
18'38"	JAL123	PRESENT POSITION DIRECT SEA PERCH, ROGER JAPAN AIR 123.
25'20"	JAL123	AH, TOKYO, JAPAN AIR 123 REQUEST FROM IMMEDIATE,E-- TROUBLE, REQUEST RETURN BACK TO HANEDA, DESCEND MAINTAIN 220,OVER.
	ACC	ROGER, APPROVED AS YOU REQUESTED.
	JAL123	RADAR VECTOR TO OHSHIMA, PLEASE.
	ACC	ROGER, YOU WANT RIGHT OR LEFT TURN?
25'45"	JAL123	GOING TO RIGHT TURN, OVER.
25'50"	ACC	RIGHT, RIGHT HEADING 090 RADAR VECTOR TO OHSHIMA.
	JAL123	ROGER.
26'35"	ACC	AH, 123 NEGATIVE, NEGATIVE, NEGATIVE CALL YOU.
27'10"	ACC	JAPAN AIR 123, CONFIRM YOU ARE DECLARE EMERGENCY, THAT'S RIGHT?
	JAL123	THAT'S AFFIMATIVE.
	ACC	123 ROGER.
27'20"	ACC	AND REQUEST YOUR NATURE OF EMERGENCY.
		(NO ANSWER)
28'30"	ACC	JAPAN AIR 124, FLY HEADING 090 RADAR VECTOR TO OHSHIMA.
28'35"	JAL123	BUT NOW UNCONTROL.
	ACC	UNCONTROL, ROGER UNDERSTOOD.
29'16"	ACC	JAPAN AIR 123, IF POSSIBLE SQUAWK 2072, NORMAL.
		(NO ANSWER, NO IDENT)
31'02"	ACC	JAPAN AIR 123, AH CAN YOU DESCEND?
31'05"	JAL123	AH, ROGER, NOW DESCENDING.
	ACC	ALL RIGHT, SAY ALTITUDE NOW.
31'10"	JAL123	240
	ACC	RIGHT, YOUR POSITION 72 MILES TO NAGOYA, YAH, CAN YOU LAND TO NAGOYA?
31'21"	JAL123	AH, NEGATIVE, -----, REQUEST BACK TO HANEDA.
	ACC	ALL RIGHT, AH これから日本語で話して頂いて結構ですから。
31'28"	JAL123	はい、はい。
40'45"	ACC	JAPAN AIR 123, JAPAN AIR 123, 周波数１３４．０に切換えられますか？
		(NO ANSWER)
40'55"	ACC	JAPAN AIR 123, JAPAN AIR 123, TOKYO CONTROL, IF YOU READ ME IDENT PLEASE.
		(NO ANSWER, NO IDENT)

TIME	STATION	COMMUNICATION
18:42'00"	ACC	ALL STATION, ALL STATION, EXCEPT JAPAN AIR 123, AND CONTACT TOKYO CONTROL, CONTACT TOKYO CONTROL 134.0, CHANGE FREQUENCY 134.0, AND KEEP SILENT UNTIL FURTHER ADVISED.
45'46"	JAL123	------un CONTROLLA ---------
	ACC	JAPAN AIR 123, GO AHEAD.
45'55"	ACC	JAPAN AIR 123, ROGER UNDERSTOOD, UNDERSTOOD, AND-----
46'10"	ACC	JAPAN AIR 123 羽田に コンタクトしますか?
	JAL 123	そうお願いします。
	ACC	コンタクトしますか?
	JAL123	あー、このままお願いします。(又は、はいそのようにお願いします。)
46'26"	ACC	はい、了解しました。スタンバイ、お待ち下さい。
47'06"	JAL123	AH, REQUEST RADAR VECTOR TO HANEDA, ---?-----
	ACC	ROGER, 了解しました。 (羽田の使用)滑走路22番なので磁方位90度を維持して下さい。
	JAL123	ROGER
47'18"	ACC	現在、コントロールできますか?
	JAL123	UNCONTROLLABLE です。
	ACC	了解。
48'58"	JAL123	うぁっ!
53'31"	JAL123	AH UNCONTROL, JAPAN AIR 12-- UNCONTROL.
53'40"	ACC	123, 了解しました。
53'47"	ACC	JAPAN AIR 11--, JAPAN AIR 123, JAPAN AIR 123, 周波数を119.7、119.7に換えて下さい。
53'58"	ACC	JAPAN AIR 123 できましたら119.7に換えて下さい。
57'10"	ACC	JAPAN AIR 123, JAPAN AIR 123, TOKYO CONTROL えーもしできましたら横田アプローチ129.4、129.4に コンタクトして下さい。

TAPE TRANSCRIPTION ON JAL123

DATE: 12 AUG. 1985
FACILITY: TOKYO TERMINAL
FREQUENCY: APC 119.7

TIME	STATION	COMMUNICATION
18:54'00"	APC	Japan Air one two three,Japan Air one two three This is Tokyo Approach transmitting. If you reading, if you readin come up frequency one.one.nine seven or we are already opened any frequency, Tokyo Approach out.
54'20"	JAL123	Japan Air one two three えー 119、はってん 7 (ひゃくじゅうきゅう、はってんなな)、チェックしました。
30"	JAL123	Japan Air seven (One,Two,Three),request position.
35"	APC	Japan Air one two three your position, five ahhh four five mile north west of HANEDA.
40"	JAL123	North west of HANEDA,
45"	APC	はい、そのとおりです。こちらのレーダーでは、55マイル 北西、おー熊谷から、あー25マイル 西の地点です どうぞ。
55"	JAL123	はい、了解。
55'10"	APC	Japan Air one two three, 日本語で申し上げます。こちらの方はアプローチにいつでもReadyになっています。なお、横田と調整して、横田ランディングもavailableになっております。よろしければ、intention聞かせて下さい どうぞ。
50"	APC	Japan Air one two three Japan Air one two three if you reading your radar position five zero miles, correction six zero miles north west of the HANEDA, north west ohh five miles, five zero nautical miles north west of the HANEDA.

日本航空（株）整備部門に対する立入検査

１．概　要

昭和６０年８月１２日１９時頃、群馬県御巣鷹山村近に日本航空（株）所属ボーイング式７４７ＳＲ－１００型（ＪＡ８１１９日航１２３便）が墜落し死者５２０名、重傷者４名を出した。

当該事故の重大性及び事故の原因が機材又は整備に起因するものである疑いが強いことから、とりあえず、日本航空（株）整備部門に対し緊急に航空法１３４条に基づく立入検査を行う。

２．立入場所

日本航空（株）整備部門　羽田及び成田

３．日　時

羽田　　昭和６０年８月２２日（木）及び２３日（金）

成田　　昭和６０年８月２３日（金）

４．立入検査官の構成

本　省

技術部長

検査課長

首席航空機検査官（検査総括）

次席航空機検査官（検査総括補佐）

航空機検査官

東京航空局

先任航空機検査官

航空機検査官

５．立入検査の重点項目

（１）整備作業について

（２）運航に伴う不具合の技術的処置について

（３）機材の特性に対応する技術的処置について

（４）整備本部の体制について

（５）整備部門と会社の他部門との体制について

（６）航空局への報告について

藤森官房副長官司会メモ（案）

（昭和六十年八月二十六日（月）午後四時〜）

於　官邸大客間

○ただ今から第九回目の本部会合を開催いたします。

○関係省庁には引き続き各方面にわたり御尽力いただいているところであります。

感謝を表します

○本日は、まず、その後の遺体の捜索、収容状況等について警察庁の方より御報告願います。

〔警察庁　発言〕

本件に関しまして、関係省庁より他に御発言ございませんか。

内閣

○次に、事故調査等について、運輸省の方より御報告をお願いします。

〔運輸省　発言〕

○関係省庁より、その他何か御発言ございませんか。

〔関係省庁発言〕　運輸省

○次回の会合でございますが、今後の捜索等の作業の推移等を踏まえた上で決めたいと思います。従いまして、これまでと同様に、何かあれば運輸省航空局を核に事務的に連絡を取り合うこととした上で、この本部での会合を何時にするかは追って連絡させていただくということでいかがでしょうか。

○それでは、関係省庁におかれては、それぞれ今後とも引き続き御尽力をお願いします。

1

日航機事故対策本部（第8回）

S 60. 8. 21.

遺品（2,788点）は前橋の警察学校で保管し、所有者が判明次第、遺族へ引渡している。

現在までに910点を引渡した。

日航機事故対策本部（第8回）

8月21日（水）18：00～18：30

（司会 藤森官房副長官）

第8回会議を開催する。遺体の収容等関係機関の協力に感謝したい。

本日は、運輸省と警察庁とが現地視察をされたので、先ず現地報告を願いたい。

（警察庁刑事局長）

遺体の収容状況は、本日、17時00分現在
完全体490体（うち身元判明401体）、
離断体825片（〃 22片）である。

現在身元が判明した（388体）遺体を遺族へ引渡し中。その他の遺体は検案中である。

外国人の遺体は、21人中、16人の身元が判明した。

アイソトープ1瓶発見した。

遺品（2788点）は、前橋の警察学校で保管し、所有者が判明次第、遺族へ引渡している。

現在までに910点を引渡した。

離断体の身元確認がますます困難となってきた。

指紋を取ってあるので在宅指紋と照合しているが思うように進まない。

歯型による身元割出しはレントゲン、カルテ等を使って引き続き検索する。

現地での遺体の収容は、ローラー作戦を広範囲でやってゆく。

完全体、離断体の遺体を収容する棺は350個程準備してある。

現地では、完全遺体は暫くの間保存するよう望んでいる。

学校も始まるので当面、市の体育館を使用することとしたいが、限度があるので、あとは警察学校の敷地内に保管施設を作って保管する。

今後は、現場検証を重点的に行なう。その後、尾翼等機体の搬出を行なう。

（運輸省航空局長）

今日、上野村の本部と墜落現場へ行ってきた。

今後、遺体の収容も行なわれるが、重点は機体の回収となる。

ホーケーブル索道は、重量物の運搬に使用したい。

遺体安置等に使われている藤岡市内4ヶ所の各学校が、8月25日から始まるので、それ以前に他に仮安置場所を設ける必要がある。

一方、市の体育館に移すことも考えているが、地元の藤岡市、上野村は、誠心誠意協力してくれているので、遺体を早く片付けるようなムードは避けたい。

最終的に身元判明者は490体(名)となる見込み。

身元の確認ができない遺族を優先する方法で今日から慰霊飛行を開始した。

1日、4便、45人乗り大型ヘリを使用。

全体で、20便飛行する計画である。

（藤森官房副長官）

事故原因調査、安全対策は、その後どうなっているか。

（運輸省航空局長）

機体の残骸について、全体の状況を把握している。

その他、錆止め作業、ボイスレコーダーの精密解読、フライトレコーダーの読み取り作業を急いでいる。

本省、技術部長以下のメンバーが、8月22日〜23日の2日間にわたって、JAL整備部内に対する立入検査を実施する。

検査は主として①整備本部の体制と整備作業の実態 ②不具合の技術的処置 ③機材の特性に係る技術的処置 ④その他について行なう。

（藤森官房副長官）

他に意見はあるか。

（海上保安庁次長）

中型ヘリ2機を使用して物資の輸送に当っている。明日以降も同様に行なう。

海上捜索は巡視船6隻、航空機2機で相模湾、房総沖の海域で行っている。

現在までに7件の機体の1部を洋上で発見した。

（防衛庁運用課長）

B−5 上質55㎏ （100枚天のり）

現地へは災害派遣扱いで、12師団を出動させている。今後も遺体の捜索、収容等に協力するが、ある程度で災害派遣の形は区切りをつけることもある。

~~続行する場合には~~関係省庁間での協力体制等相談したい。

今後は省庁間協力という形で続行するということにしたいが

（厚生省社会施設課長）

4人の生存者は順調に回復している。

多野総合病院に入院中の吉崎博子親子は今日中に東京の慈恵会医科大学病院へ移る。県警パトカーが先導して寝台自動車で移る。

高崎病院に入院中の川上慶子ちゃんはICUから個室へ移る。

（運輸大臣）

頭がないと、いくら多量に収容しても1体としないのか。また捜索を拡大した区域から遺体は発見されたか。（警察庁へ質問）

（警察庁刑事局長）

頭がないと1体とはしない。ただし、離断体でも身元が確認されれば遺体に引渡し

ている。
搜索範囲の拡大に伴って発見された遺体は細かい離断体が多い。
今後、機体の残骸下から発見されることもあるが余り期待できない。

（運輸大臣）
地元の話では多分もう発見されないであろうとしていた。機体の回収を行う際に発見される位と思う。
防衛庁の区切りメドをつける時期も近くなっていると思う。

（警察庁刑事局長）
今後、現場検証を行なうに当って鑑識課員を輸送しなければならない。
徒歩では無理なので課員の輸送面を防衛庁にお願いしたい。

（防衛庁運用課長）
必要があれば協力する。むしろ必要な根拠を与えてほしい。

（運輸大臣）

遺体の保存はどうやっているか

（警察庁刑事局長）

ドライアイスを使っている。この他長期間保存する分については、ホルマリンを併用している。

（藤森官房副長官）

ラジオアイソトープの扱いはどうなっているか。

（警察庁刑事局長）

罐入り、8ヶ中7ヶ発見回収した。

瓶入り、566本中、120〜130本発見回収した。この他は墜落炎上の際、焼けたり溶けたりしているものと思う。

発見した分については、アイソトープ協会の専門委員に引渡した。

（運輸大臣）

昨日の新聞に、自治大臣が合同葬儀を急いでやると発言した記事が出ているが、遺体の捜索を充分やった後、遺族の了解を得てからにする。

（消防庁技術監理官）

自治大臣の発言記事は誤報である。

（藤森官房副長官）

関係省庁の皆様、大変御苦労様ですが引き続いて協力を願いたい。

次回第9回会議を、今週中にするか来週早々にするかについて諮った結果、8月26日(月)の午後、官邸大客間で開催することとなった。

なお開催時刻は後日知らせることと決定した。

藤森官房副長官司会メモ（案）

（昭和六十年八月二十一日 午後六時〜
於 官邸大客間）

○ただ今から、第八回目の本部会合を開催いたします。

○関係省庁におかれては、困難な状況の下、引き続き各方面にわたり御尽力をいただいております。

○本日は、警察庁刑事局長、運輸省航空局長が現地に赴き、現地での作業の指導調整等に当たられ、先程戻られたところと聞いております。早速ですが、それぞれ御報告をお願いします。まずは、警察庁の方よりお願いします。

〔警察庁及び運輸省報告〕

○次に、事故調査、安全対策等について運輸省の方より御報告をお願いします。

〔運輸省 報告〕

○関係省庁より、他に何か御発言はございませんか。

〔関係省庁発言〕

○次回の会合につきましては、今週中にもう一度開くか（例えば、23日金曜日の午後）、あるいは来週早々（例えば、26日月曜日の午後）とするかお諮りしたいと思います。なお、次回会合までの間の連絡につきましては、この前と同様に、何かあれば運輸省航空局を核に事務的に連絡を取

り合うこととしたいと考えます。いかがでしょうか。
○それでは、関係省庁におかれては、今後とも引き続き御協力をお願いします。

日航機事故対策本部（第7回）

S 60. 8. 19.

8月14日　1体　8月18日　58体
15日　23体
16日　33体　計135体である。
17日　20体

日航機事故対策本部（第7回）

8月19日（月）15：15～16：00

（司会．藤森官房副長官）

第7回会議を始める．その後の遺体収容状況，事故原因調査，安全対策，ヘリ統制問題，遺族のヘリによる上空からの確認等について報告を願いたい。

（警察庁刑事局長）

14時00分現在，遺体の収容は，完全体484体，離断体690片。

うち身元判明 完全体352体，離断体15片．

さらに遺族への引渡しは，完全体325体，離断体11片である。

（消防庁長官）

遺体は藤岡，高崎，児玉，岡部の各市町内の火葬場で火葬にしている．

火葬体数は次のとおり．

8月14日	1体
15日	23体
16日	33体
17日	20体
8月18日	58体

計135体である。

（防衛庁防衛局長）

運輸省に依頼したヘリの整理は大変徹底しており良くなった。

（藤森官房副長官）

事故原因調査、安全対策はどのようになっているか。

（運輸省航空局長）

8月15日に、B-747尾翼の一斉点検を指示した。15000回以上使用機は与圧チェックをとくに指示した。今までの点検状況は、15000回以上使用機10機点検完了。15000回以下使用機7機完了の見込み。

ボイスレコーダーの概要は昨日報告したが、本日の夕方までに記録を発表する。発表前に警察等と打合せし、事前に関係省庁へ配布する。

（海上保安庁次長）

先週土曜日以降、巡視船、漁船を使って引き続き捜索しているが、その後とくに発見物はない。

（警察庁刑事局長）

海上保安庁での発見分も含めて今までに5件の届出があった。

大磯、鵠沼方面が多い。

B－5　上質55g　（100枚天のり）

（藤森官房副長官）

取材ヘリ、索道整備、遺族の上空飛行等はどうなっているか。

（運輸省航空局長）

新聞、テレビ等取材ヘリは1日3回とし飛行時間も決めて守られている　現地での混乱は回避された。

索道ケーブルは昨日13時00分頃第1ルートが完成し運転を開始した。

第2ルートその他のケーブルも架設検討中。遺体収容が終ったら、機体の片付けにも使用するか関係機関と相談中。

遺族の現場での遺体確認は無理なので慰霊飛行を計画し、関係機関と打合せ中。

飛行は8月21日 22日 23日の3日間を予定。1日12便としたい。計画がスムーズに運べば8月20日からにでも実施したい。

遺体は当初2200人程度集っていたが、現在は1000人程度残っている。遺族の応接は引続いて行なう。

（防衛庁防衛局長）

遺体数、機体片数ともに減っているのでケーブルは第1ルートだけで間に合うのではないかと思っている。

（運輸省航空局長）

現地とも相談して、場合によっては第1ルートだけにすることもある。

（林野庁業務部長）

現地での必要性を確認したい。

（警察庁刑事局長）

今日から墜落現場の検証を行う。

遺品の収集は1100点、前橋警察学校に集めてある。このうち131点は遺族に返した。

今後遺品の返還に重点を置く。

身元不明遺体（本日発見分6体）の保存が困難になってきた。マイナス2度が理想的保存温度。

過去の航空機事故では全遺体を確認できたが今回は無理。

（運輸大臣）

米国ではドライアイスの他に何か別のものを使っているらしい。金も手数もかかるがよろしく頼む。

690片に及ぶ離断体は完全体の補完にまわすことになるのか。

手は指紋でわかるが、その他足等はどうなる。

冷凍施設に保管保存しないと身元の判明はむつ

かしくなる。
現地警察での今後の見通しが大切。
間もなく学校も始まるので急いで対処する必要がある。

（防衛庁防衛局長）
活性炭入りガスマスクを使っているが1日しかもたない。数も限られているので直接遺体に触れる者にのみ使用させている

（警察庁刑事局長）
身元不明の離断体を最終的にどう処理するかを検討する必要がある。
保存との関係もあるので相当程度経過した段階で最終的保存場所をあらかじめ見つけておく必要もある。
炭砿事故の場合、事件発生後21日目頃に合同慰霊祭をやっているので、それより早くやることには抵抗がある。

（運輸大臣）
外国人の身元はどの程度判明したのか
羽田まで運んだ遺体は何体か

(林野庁業務部長)
現地での担当職員に関する新聞報道は事実と違っている

墜落地その箇所がいわれている以前に分かっていたとする

(厚生省社会局長)
4人の生存者は元気、近いうちに集中治療室から個室に移る予定。
13時00分から20項目に及ぶ面接記者会見(婦長が代理質問)をNHKその他のテレビ局が立会いのもとに終えた。
高崎病院の川上慶子さん本人は島根県の病院に移りたいと云っているが家族は希望していない。

(警察庁刑事局長)
落合さん15分、吉崎さん5分、の間それぞれ事情聴取した。

(藤森官房副長官)
遺族はどこに宿泊しているのか

(運輸省航空局長)
藤岡、高崎両市内のホテル、55ヶ所に泊っている

(藤森官房副長官)

B－5 上質55g (100枚天のり)

関係省庁の努力に感謝する　今後とも遺体の収容、事故原因の究明に全力を尽して貰いたい。

次回 第8回会議は 8月21日(水) 16時00分 官邸大客間で開催する

藤森官房副長官司会メモ（案）

（昭和六十年八月十九日（月）午後三時十五分～
於　官邸大客間）

○ただ今から、第七回の本部会合を開催いたします。

○関係省庁におかれては、引き続き各方面にわたり御尽力をいただいておるところでございます。

○本日は、先週金曜日の本本部会合以降三日はさんだところであり、まずその後の遺体の捜索収容状況等について関係省庁より御報告をお願いします。まず、警察庁の方よりお願いします。

〔関係省庁発言〕警察庁、消防庁、（防衛庁）

○次に、事故調査の現況、安全対策等について、まず運輸省の方より
御報告をお願いします

〔関係省庁発言〕　運輸省、（海上保安庁）

○その他、先般の本本部会合で話に出ましたところの、取材ヘリの飛行の調整、
索道の整備、また遺族の上空からの事故現場確認の件につきまして、
運輸省の方から何か御報告があればお願いします。

〔運輸省　報告〕

○関係省庁より、他に何か御発言はございませんでしょうか。

○それでは、関係省庁には、引き続き遺体の捜索、収容、確認について御尽力をお願いするとともに、併せて事故調査に全力を挙げて取り組んでいただきたいと思います。

○次回の会合につきましては、それまでの間、何かあれば運輸省航空局と事務的に連絡を取り合うこととして、水曜日の午後四時に開催することとしたらどうかと考えますが、いかがでしょうか。

和６０年８月１７日

輸　省　航　空　局

ボ

今般の日本航空ボーイ査委員会において目下

調査が進展中のところであったことの可能性も

考慮し、昭和６０年８月の点検項目として、

総飛行回数が15,000以上

今後とも事故調査の進（ＦＡＡ）とも連絡を

保ちつつ、必要な措置を

昭和６０年８月１７日
運輸省航空局

ボーイング式７４７系列型機の一斉点検実施に関し点検項目の追加について

今般の日本航空ボーイング式７４７ＳＲ型機（ＪＡ８１１９）の事故原因については航空事故調査委員会において目下調査が進展中のところであるが、垂直尾翼の損傷が胴体与圧室後部の構造の破壊から派生したものであったことの可能性も考慮し、昭和６０年８月１５日付で７４７系列型に対し発行した耐空性改善通報（空検第６２１号）の点検項目として、総飛行回数が15,000以上のものについて「胴体与圧室後部の構造」を追加する。

今後とも事故調査の進展を踏まえ、また当該型式系列型機の製造国の当局である米国連邦航空局（ＦＡＡ）とも連絡を保ちつつ、必要な措置をとる所存である。

記

1．垂直安定板及び方向舵について、それぞれ下記の部分の目視検査及び必要に応じ非破壊検査を実施し、不具合があれば修理すること。

イ．総飛行回数が15，000以上の場合は、今後の飛行時間が100時間以内；
　　2－1，2－2及び2－3の検査

ロ．総飛行回数が15，000未満の場合は、今後の飛行時間が300時間以内；
　　2－1及び2－2の検査

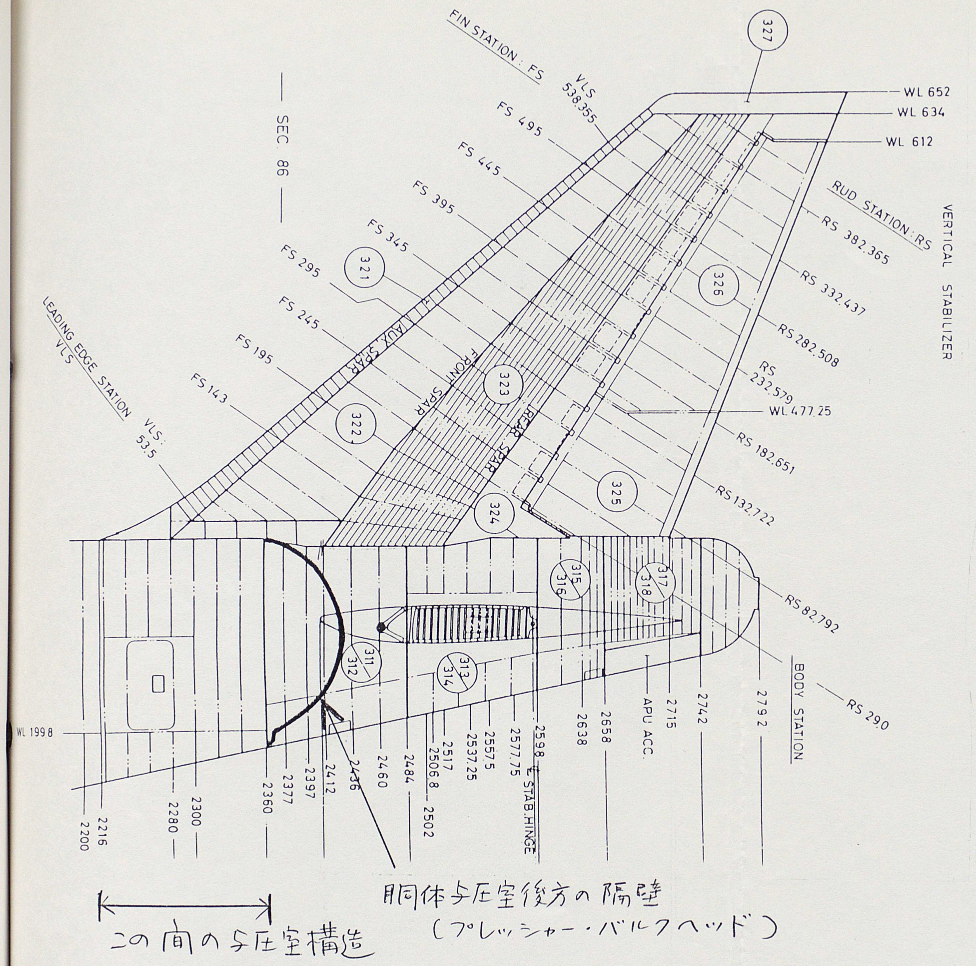
2．

2-1 垂直安定板
- 2-1-1 補助桁リンク及び取付フィッティングとその近傍 ……①
- 2-1-2 前桁と後桁間の垂直安定板と胴体との取付部及び前桁背面並びに後桁前面 ……②
- 2-1-3 前桁と胴体との取付部及び後桁と胴体との取付部 ……③

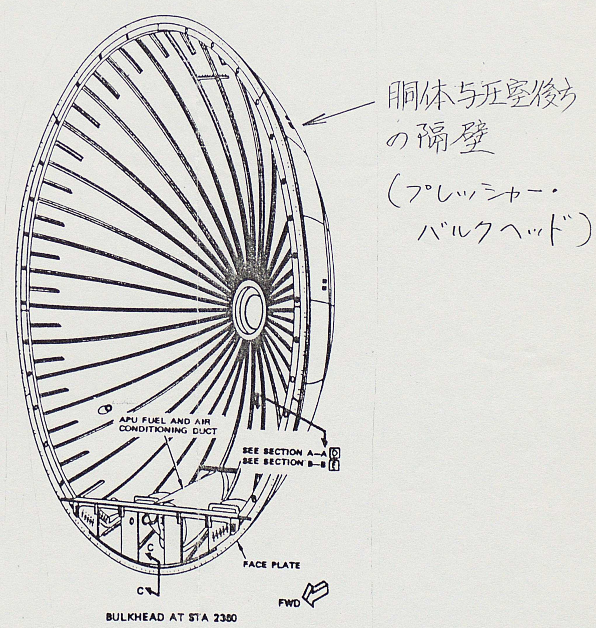
2-2 方向舵
- 2-2-1 上部方向舵及び下部方向舵の取付ヒンジ ……④
- 2-2-2 方向舵のカウンター・バランス（取付状態） ……⑤
- 2-2-3 方向舵パワー・コントロール・パッケージ（油圧の漏洩の有無） ……⑥
- 2-2-4 方向舵パワー・コントロール・パッケージ（各部の遊びの有無） ……⑦

2-3 胴体与圧室後部の構造
- 2-3-1 胴体与圧室後部の隔壁の構造
- 2-3-2 胴体ステーション2216（ドーサル・フィン先端位置）と2360（隔壁の取付位置）の間の胴体与圧室構造 ……⑧

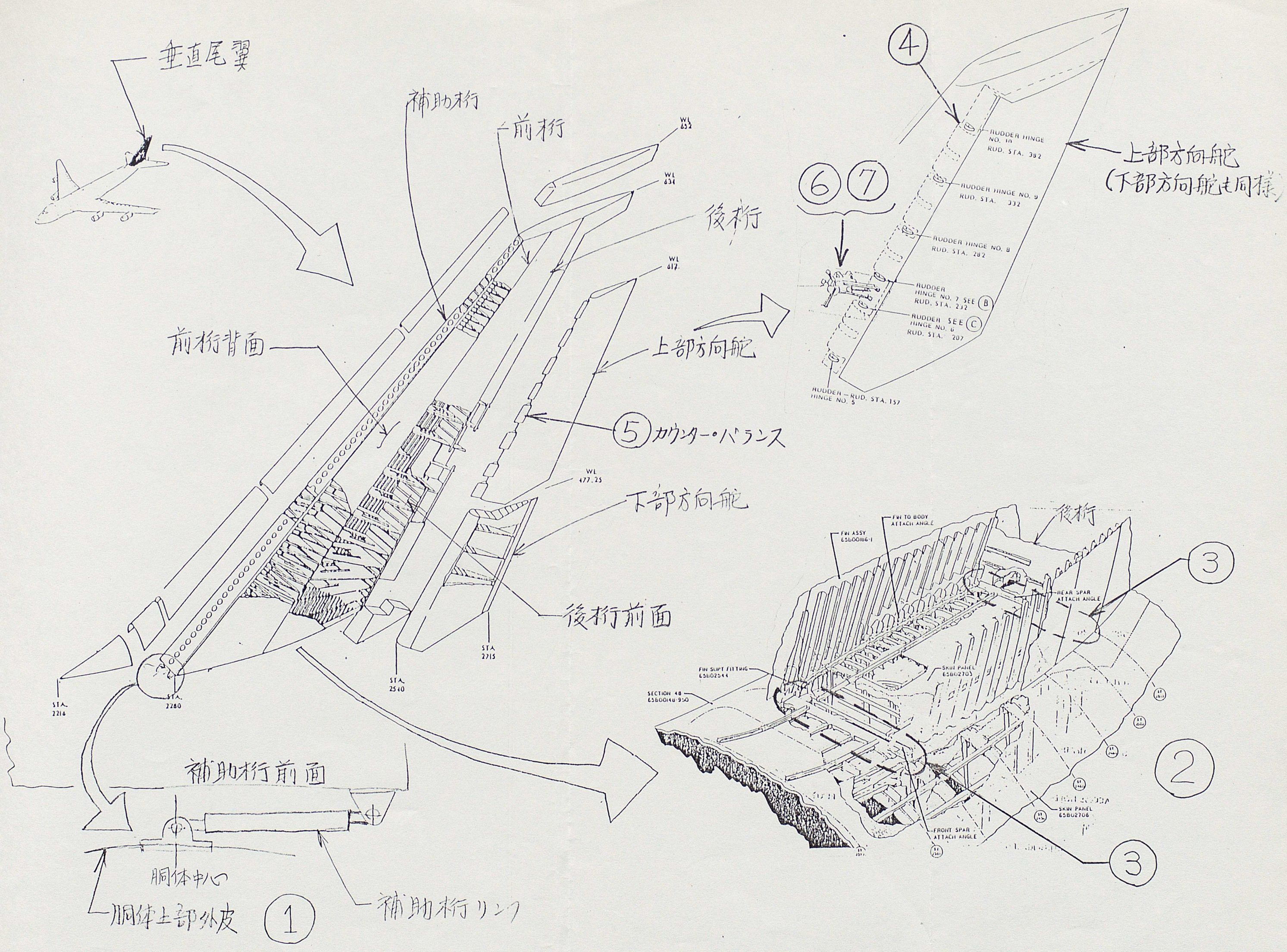
⑧



FIN STATION : FS
VLS 538.355
SEC. 86
FS 495
FS 445
FS 395
FS 345
FS 295
FS 245
FS 195
FS 143
LEADING EDGE STATION VLS
VLS 53.5
AUX SPAR
FRONT SPAR
REAR SPAR
WL 652
WL 634
WL 612
RUD STATION : RS
VERTICAL STABILIZER
RS 382.365
RS 332.437
RS 282.508
RS 232.579
WL 477.25
RS 182.651
RS 132.722
RS 82.792
RS 29.0
BODY STATION
WL 199.8
2200
2216
2280
2300
2360
2377
2397
2412
2436
2460
2484
2502
2506.8
2517
2537.25
2557.5
2577.75
2598 ℄ STAB.HINGE
2638
2658
APU ACC.
2715
2742
2792
胴体与圧室後方の隔壁
(プレッシャー・バルクヘッド)
この間の与圧室構造



胴体与圧室後方の隔壁
(プレッシャー・バルクヘッド)
APU FUEL AND AIR CONDITIONING DUCT
SEE SECTION A—A
SEE SECTION B—B
FACE PLATE
FWD
BULKHEAD AT STA 2360



垂直尾翼
補助桁
前桁
後桁
WL 812
前桁背面
上部方向舵
⑤カウンター・バランス
WL 477.25
下部方向舵
後桁前面
STA. 2216
STA. 2280
STA. 2540
STA. 2715
補助桁前面
胴体中心
胴体上部外皮
①
補助桁リンク
④
⑥⑦
RUDDER HINGE NO. 10 RUD. STA. 382
RUDDER HINGE NO. 9 RUD. STA. 332
RUDDER HINGE NO. 8 RUD. STA. 282
RUDDER HINGE NO. 7 SEE Ⓑ RUD. STA. 232
RUDDER HINGE NO. 6 SEE Ⓒ RUD. STA. 207
RUDDER HINGE NO. 5 RUD. STA. 157
上部方向舵
(下部方向舵も同様)
後桁
FIN ASSY 65B00186-1
FIN TO BODY ATTACH ANGLE
REAR SPAR ATTACH ANGLE
③
FIN SUPT FITTING 65B02544
SECTION 48 65B00148-950
SKIN PANEL 65B02703
SKIN PANEL 65B02706
FRONT SPAR ATTACH ANGLE
②
③

Ｂ７４７尾翼特別点検の対象機種

１　日本航空

１５，０００サイクル以上のもの	１４機
１５，０００サイクル未満のもの	３４機

２　全日本空輸

１５，０００サイクル以上のもの	０機
１５，０００サイクル未満のもの	１７機

３　日本アジア航空

１５，０００サイクル以上のもの	２機
１５，０００サイクル未満のもの	０機

４　日本貨物航空

１５，０００サイクル以上のもの	０機
１５，０００サイクル未満のもの	２機

合計

１５，０００サイクル以上のもの	１６機
１５，０００サイクル未満のもの	５３機

昭和６０年８月１９日
航空事故調査委員会

日本航空ＪＡ８１１９機音声記録装置の粗解読の概要（経過報告）

（注釈）

1．　コピーテープの経過時間は、粗解読であり、数秒の誤差があり得る。

2．　(ＣＡＰ)は、機長、(ＣＯＰ)は、副操縦士、(Ｆ／Ｅ)は、航空機関士を意味する。

3．　．．．．．．は、不明確を意味する。

4．　この報告は操縦室内に設置されているエリアマイクで収録された音声の粗解読である。地上管制機関との交信は含まれていない。

※　エリアマイク(操縦室内音声収録用マイク)

コピーテープの経過時間	会　話　内　容	備　考
	・・・・・・・・・	
1分05秒	※ライトターン(CAP)	※　右旋回
	・・・・・	
・・・・・	なんだよこれ(CAP)	
	・・・・・	
・・・・・	※ハイドロプレッシャーが落ちていますね、ハイドロが(．．．)	※　油圧
	・・・・・・	
2分17秒	ハイドロ全部だめ(CAP)	
	・・・・・・	
2分37秒	ライトターン(CAP)　ライトターン(COP)	
	・・・・・・	
3分38秒	ハイドロプレッシャー　オールロック　　　　(．．．．)	
	・・・・・・	
5分51秒	なんだよこれ(CAP)	
	・・・・・・	
7分36秒	・・・・・・	
	後ろのほうですか、えーと　なにがこわれていますか　どこですか、あーあーあーあ　荷物の収納室のとこですね、後ろのほうの一番後ろのほうですね、はいわかりました あのですね、荷物室に入れてある収納室の一般のですね、荷物の収納スペースのところが落っこちてますね。 これは、降りたほうがいいと思います(COP　or　F／E)	
・・・・・	・・・・・・	
9分20秒	R5の窓ですか、はい　了解しました、キャプテン　R5の．．．．．やったほうが良いと思います、マスクわれわれもかけますか、かけてやったほうがいいと思います．緊急マスクはできたら吸ったほうがいいと思いますけど。(．．．)	
	・・・・・・	
11分33秒	R5のドアーブロウクンしまして※ディセントしております(．．．)	※　降下
	・・・・・・	

１３分３１秒	頭を下げて(ＣＡＰ)　はい(ＣＯＰ)	
	．．．．．．	
１４分０６秒	頭を下げるのよ(ＣＡＰ)　はい(ＣＯＰ)	
	．．．．．．	
１４分３３秒	※ギアーダウンしたらどうですか(．．．)	※　脚下げ
	．．．．．．	
１４分５６秒	頭下げろ(ＣＡＰ)　はい(ＣＯＰ)	
	．．．．．．	
１６分２５秒	ギアーダウンしました(ＣＯＰ)　はい(ＣＡＰ)	
	．．．．．．	
２０分５４秒	フラップをどうしましょうか、下げましょうか、まだはやいですか(ＣＯＰ)　まだはやい(ＣＡＰ)	
．．．．．	ギアーはおりているか(ＣＡＰ)　ギアーはおりてます(ＣＯＰ)	
	．．．．．．	
２３分５７秒	ライトターン(ＣＡＰ)　おこせ(ＣＡＰ)	
	．．．．．．	
．．．．．．	アップパワー(ＣＡＰ)　アップパワー(ＣＯＰ)	
	．．．．．．	
２４分１８秒	今度は※レフトターン(ＣＡＰ)　はい(ＣＯＰ)	※　左旋回
	．．．．．．	
．．．．．．	レフトターン	
	．．．．．．	
２４分２７秒	パワーちょっとしぼって(ＣＡＰ)	
	．．．．．．	
．．．．．．	頭下げろ(ＣＡＰ)	
	．．．．．．	
．．．．．．	頭下げろ(ＣＡＰ)	
	．．．．．．	
２５分１１秒	パワー(ＣＡＰ)	
	．．．．．．	

２５分５４秒	おい　アップパワー（ＣＡＰ）　アップパワー（ＣＯＰ）	
	・・・・・・	
２７分４６秒	ハイパワー（ＣＡＰ）　パワーふかします（ＣＯＰ）	
	・・・・・・	
２９分２９秒	パワー上げろ（ＣＡＰ）　はい（ＣＯＰ）　パワー（ＣＡＰ）　はい（ＣＯＰ）	
	・・・・・・	
３０分２１秒	レフトターン（ＣＡＰ）　レフトターン（ＣＡＰ）	
	・・・・・・	
３１分０３秒	頭下げろ（ＣＡＰ）	
	・・・・・・	
・・・・・・	熊谷から２５マイル　西だそうです（Ｆ／Ｅ）	
	・・・・・・	
・・・・・・	頭を上げろ（ＣＡＰ）	
	・・・・・・	
・・・・・・	頭を上げろ（ＣＡＰ）	
	・・・・・・	
３１分３７秒	頭を上げろ（ＣＡＰ）	
	・・・・・・	
３２分０２秒	パワー、パワー（ＣＡＰ）	
	・・・・・・	
・・・・・・	頭上げろ（ＣＡＰ）	
・・・・・・	頭上げろ（ＣＡＰ）	
・・・・・・	上げろ（ＣＡＰ）	
３２分３２秒	「ＧＰＷＳ（対地接近警報装置）の人工合成音による発声で」“※シンクレイト”、“※プルアップ”、	※降下率注意
	“プルアップ”、“プルアップ”、“プルアップ”、“プルアップ”	※引き起こせ
３２分４１秒	「接触音」	
３２分４３秒	「激突音」	

日航機事故対策経過（8月12日）　（内閣審議室）

時刻	官邸	審議室
19:00前	○事故のテレビ報道に接し、官房長官秘書官から官房長官へ報告 （総理 列車により帰京中） ○この間、運輸省ほかから事故が発生した模様の旨、官房長官秘書官、総理秘書官に連絡	
19:45頃	総理秘書官から総理へ報告	航空機事故のテレビ報道を受け ①関係方面へ情報及び事実の確認 ②事故対策本部設置の要否、構成員、開催時刻等について検討
20:15頃	総理から、官房長官、同副長官に対し、①生存者の可能性があるので自衛隊、警察の緊急最大限の出動 ②各省庁への緊密な連絡と対応策を指示	
20:30頃	官房長官、同副長官から、運輸省、防衛庁ほか関係省庁に首相指示を伝達	
21:00頃	○事故発生を確認（20:40頃自衛隊機が墜落機の炎上を確認） ○官房長官、内閣官房関係者に事故対策本部設置を指示	○事故対策本部設置起案 ○事故対策本部構成省庁へ待機の連絡
22:15頃	事故対策本部設置（持廻り閣議決定） （本部長・山下運輸大臣）	事故対策本部構成省庁へ、23時第1回会議招集連絡
23:00～23:30	○事故対策本部第1回会議（本部長から各本部員に対し今後の緊密な連絡と協力を要請） ○本部会議終了後、総理秘書官から総理に会議の模様を報告。 ○総理から、警察、消防、自衛隊など関係機関は最善を尽すよう指示。	

S 60. 8. 16.

日航機事故対策本部（第6回）

（消防庁長官）

火葬場等の問題もあるので、藤岡市は、群馬県衛生部次長を本部長とする現地対策本部を設置した。

日航機事故対策本部（第6回）

8月16日（金）17：45～18：15

（司会　藤森官房副長官）

各関係機関の協力に感謝する。

遺体の収容状況、事故原因問題等について引き続いて報告を願いたい。

（警察庁刑事局長）

17時00分現在の遺体の収容状況は次のとおり。

○8月15日まで	完全体115体、	不完全体	237体、
○8月16日まで	〃　342体、	〃	432体
合計	〃　457体、	〃	669体

を収容した。

8月16日までの完全体342体中、身元が判明した分は173体、不完全体432体中身元判明は3体である。

なお、本日の遺族への引渡しは完全体142体、不完全体1体である。

（消防庁長官）

火葬場等の問題もあるので藤岡市は、群馬県衛生部次長を本部長とする現地対策本部を設置した。

（防衛庁 防衛局長）

現在、報道関係のヘリ13機、自衛隊のヘリ98機、あわせて111機が飛行している。

報道関係のヘリは、ヘリポートが空くとすぐに着陸するので自衛隊機の着陸ができない。

また、無線交信の邪魔にもなるので、朝晩何便にするとかもっと自粛するよう運輸省で規制してほしい。

（藤森官房副長官）

昨日、索道ケーブルについての話があったが、その後どうなったか。

（運輸省航空局長）

6時00分から、索道ケーブルの架設については三業者と東京電力とが、現地で調査検討に着手した。

現地では、300m 2ケ所の架設を望んでいる。

資材の調達、森林伐採等については林野庁より了解をとりつけた。今日中に全体計画がまとまるので、明日には具体的な報告ができる。

全てのヘリコプターは自衛隊機の統制のもとに入るよう指示したが徹底していないようなので再度徹底させる。朝、晩の便数等具体的に新聞協会と早急に相談し、今日中にまとめる

KANZAKI19850812

（防衛庁防衛局長）
新聞協会と相談する際は報道取材のみに限らず、従事者への食糧等の運搬も含まれているので、この事も併せて考えてほしい。

（藤森官房副長官）
次に、事故原因調査に係る事項の報告を願いたい。

（運輸省航空局長）
今日、米国の調査団9名が現地入りし、調査を開始した。
ボイスレコーダーは傷んでいたが修復して解読可能となった。
フライトレコーダーも破損しており、現在修理中、解読の可能性は今のところ不明だが、今日中にも何んとかしたい。

（海上保安庁次長）
海上への落下物については、海域を広げて、引き続き捜索中。
今までの浮遊物は三崎半島南東10海里、東京湾内附近で全て（計5件）発見した。
このうち4件は本日発見したもので現在JALのも

のかどうかについて確認中。また、3件は群馬県警に引渡した。

（運輸省航空局長）

昨日、15,000回以上の使用機は1週間以内、その他は6ヶ月以内に点検を終了させるよう指示した。

（警察庁刑事局長）

本日、海上浮遊物8点を発見した。今までに3点合せて11点を三浦半島、鎌倉、江ノ島方面で発見した。JALの部品かどうかについては現在確認中である。

（厚生省社会局長）

入院中の生存者4名は危険状態を脱した。しかし精神的配慮はまだ必要。

報道関係者が、多野総合病院へ取材に押しかけている。病院側はできれば取材を断わる方向で家族と相談しているが、面接インタビュー（20項目程度質問を準備し看護婦長が代って患者に面接して行う方法）方式を要求している。

高崎病院でも同様の要求が出されている。何れにしてもまだ医療上、精神面での安静が必要である。しかし、適当な時期には、内容、時間、人員数等一定の

条件をつけて応ぜざるを得ないが、今のところは、できるだけ延ばす方針。

川上慶子(高崎病院)は島根県の病院へ移ることを希望しているが現在検討中。

(消防庁長官)

遺体安置場所として藤岡女子高校の体育館を新らたに準備し、計3ヶ所となった。

(警察庁刑事局長)

遺族から、遺品も早く回収してほしい旨強い要望が出ている。ヘリポートに余裕ができ次第回収作業に着手する。

(林野庁業務部長)

ケーブル架設に係る森林の伐採は必要手続を省略して、現在伐採要員を手配している。

(運輸大臣)

ケーブルのルートはどの辺か、ワイヤー等架設資材はどうなっているのか。

(林野庁業務部長)

現地で専門業者が調査検討しているので最適地

を選んで架設する

（防衛庁防衛局長）
ヘリによる輸送には限界がある

（運輸省航空局長）
架設に必要な資材は自動車で運ぶべく手配している
ケーブルを利用してJALの尾翼等破片も運びたい

（藤森官房副長官）
現地の天候はどのようか

（警察庁刑事局長）
持ち直した。毎日夕方になるとガスが発生し小雨模様となる
あと2〜3日で遺体の収容もメドがつく。全遺体を収容し遺族へ引渡すことは困難。ある程度の段階で遺族に現地を見て貰い捜索打切りを了解願うことも必要である

（藤森官房副長官）
遺体の収容等関係省庁での引き続く協力を要請

する。

事故原因の究明にも全力を上げて欲しい。

次回第7回会議は8月19日(月)16時00分官邸大客間で開催する。

(運輸大臣)

次回会議まで2日間空白になるので事務連絡窓口を運輸省航空局とする。

明日土曜日は13時00分に各省庁担当者あて進捗状況の照会連絡をする。

藤森官房副長官司会メモ（案）

（昭和六十年八月十六日(金)午後五時四十五分～
於 官邸大客間）

○ただ今から、第六回の本部会合を開催いたします。

○関係省庁には、本日も早朝より捜索、遺体の収容等に御尽力をいただいており、誠に御苦労様でございます。

○本日は、前回に引き続きまして、その後の遺体の捜索、収容状況について関係省庁より御報告 または 問題点の指摘等をしていただいた後に

事故原因の調査等の問題について御報告いただくということで話を進めていきたいと考えます。

○それでは、最初に、その後の遺体の捜索、移送状況等について順次関係省庁より発言をお願いします。まず、警察庁の方よりお願いします。

〔関係省庁発言〕警察庁、消防庁、防衛庁

前回の会合で話に出ました索道取りつけの件に関して運輸省より報告はございませんか

〔運輸省発言〕

○次に、今回の事故の原因調査等について、関係省庁より報告をお願いします。

〔関係省庁発言〕運輸省、海上保安庁、（警察庁）

○その他、何か発言はございませんでしょうか。

○それでは、関係省庁には、引き続き遺体の捜索、収容、確認について従前にも増して一層の御尽力をお願いするとともに、引き続き機体の捜索、事故原因究明について御努力をお願いします。

○次回の会合につきましては、余程の事態の急変があればまた別途連絡することとした上で、十九日(月)の午後四時から同じくこの場所で開催することといたしたいと思いますが、いかがでしょうか。

1

日航機事故対策本部（第5回）

S60.8.15.

（消防庁長官）

今朝 現地対策本部からの連絡で、民間機ヘリが邪魔になるので規制して欲しい旨要望があった。

早速、運輸省航空局へ依頼した。

内　閣　B-5 上質55kg（50枚天のり）

KANZAKI19850812

日航機事故対策本部（第5回）

8月15日（木）16：00～16：45
（司会：藤森官房副長官）
遺体の収容状況、輸送状況、事故原因等について各省庁から報告を願いたい。

（警察庁刑事局長）
15時00分現在 完全遺体155体、不完全な離断死体237片を収容し逐次検死している。
完全遺体155体のうち77体が身元判明した。
離断遺体237片のうち身元判明したのは1体のみ。
以上のうち、完全遺体52体、離断遺体1片の計53体片を遺族に引き渡した。
参考に、遺体は頭部が付いている遺体を完全体とし、付いていない遺体は離断体として片の単位で数え区分している。
落合由美他の生存者は病院で事情聴取している。

（消防庁長官）
今朝 現地対策本部からの連絡で、民間機ヘリが邪魔になるので規制して欲しい旨要望があった。
早速、運輸省航空局へ依頼した。

藤岡市から、30Km以内の火葬場を手配した。
現在、炉の数28ヶ所を確保してある。1日約42体程度火葬可能。夜間も行なうと98体程度可能である。
地元は全面的な協力体制をとっている。現在、2体火葬ずみ。他13体が高崎市内の火葬場に運ばれている。

（運輸大臣）
ヘリポートの建設はどうなったか。
〈消防庁〉大型ヘリポートを建設中。

（防衛庁防衛局長）
明日の昼以後は、天候が悪くなると思われるので、遺体の収容作業を一層急ぐ必要がある。
ヘリコプターの離発着地点は傾斜地でG−1ホバリング300m余りが限界で、至近接近は極めて危険な状況にある。

（運輸省航空局長）
海上保安庁、消防庁、防衛庁の各ヘリの取扱いについては、これまでの取材要領によるが、捜索の邪魔にならないよう指示はしてある。
また、各空港事務所、航空事業連合会にも注意した。

現地では自衛隊の統制機がコントロールしている。

現在70〜80機が飛んでいる。各機コールサインにより統制機の許可のもとに飛行している。

今まで民間機は4機着陸した模様である。航空法上の問題もあるので一層の注意を喚起させる。

(藤森官房副長官)

事故原因、安全対策について報告を願いたい。

(運輸省航空局長)

B-747について、JAL他3社へ、一斉点検を本日指示した。

安定板、方向舵等の取り付け部分の傷、とくにコントロール系統の油圧、アソビ等全機について着陸回数の多い機から順次急いでチェックするよう指示した。

国内線、国際線とも使用機15000回以上の機については1週間以内にチェックするよう指示した。

その他の機は8月中にチェックを完了するよう指示した。

昨日、本対策本部会議に航跡図を配布したが、地図が不正確であったので本日改めて航跡図を配布した。

（警察庁刑事局長）

現在、事故原因等とくに判明していない

（運輸省航空局長）

元JALスチュワーデスが話したコメントについては－－－－－－運輸大臣がこの話しは、外部の人に話したくない。後で本部員のみの場で話したいとして発言を中断させた。－－－－－－－

（山崎官房副長官）

好天候が何時まで続くか問題だが、雨となった場合の対応策はどうなっているのか

（防衛庁防衛局長）

現在、地上での搬出は無理。具体的な対応策は立っていない。

（林野庁業務部長）

昨日、発見された約300遺体は急傾斜地域であり、地上搬出が必要だ。このため、地上での搬出のために現在、5Km索道、1Km5段式集材機を急拠準備中である。

地元上野村の職員に架設地域を照会している。

B-5 上質55kg (50枚入り)

（運輸省航空局長）
谷底から頂上へ搬出する際森林の伐採も必要となる。林野庁でよろしく処理、手配を願いたい。

（海上保安庁）
15時00分 江ノ島沖5海里の地点で1m×40cmの赤白の線の入った金属が発見された。
15時25分 引き続いて航空機（3機）、巡視艇（10隻）で、勝浦沖から東京湾一帯に至る区域を捜索中である。

（藤森官房副長官）
事故の原因究明、調査に伴ない今後の段取りはどうなっているか。

（運輸省航空局長）
ボイスレコーダーの聞き取り、（実際は解析がなかなかむづかしい）、フライトレコーダーの分析を行うこととなる。
米国調査団との協議、連携調査の段取りについても詰めている。

（運輸省事務次官）

B-5　上質55kg　(50枚大のり)

地上搬出のための索道整備に関しては、他で使用する予定となっている資材を流用すれば3〜4日で完成するようだ。
着手については大臣の判断を仰ぎたい。

（藤森官房副長官）
現地で1Kmの索道を作ると、どれだけの効果があるのか。ヘリによる搬出と比較してどうか。
また、索道完成は3〜4日は確実か。
警察庁、防衛庁の意見と判断又は感触はどうか。

（防衛庁防衛局長）
1Kmの索道を利用すれば300m近くなる。搬出作業には大いに役立つ。架設業者の判断が早く欲しい。

（運輸省航空局長）
防衛庁が希望するならば、すぐに業者を地元に行かせる。

（運輸大臣）
すぐに行かせてくれ。1ケ所一直線方式にする

かどうか不明だが、業者を早く行かせる。

（防衛庁防衛局長）

現地で地元職員とともに、くわしい打合せをする。

（藤森官房副長官）

この問題は、今後相当期間続くこととなるが協力方よろしく。

なお、参考のために、今回の事件の初期における動きの段階（8月12日・8月13日）を各機関で細かく記録し、運輸省航空局あて提出願いたい。

後日、国会等でも取り上げられる可能性もあるので、できる限り細かい記録を提出願いたい。よろしく。

----このあと、本部員のみの会議------
（16＝30 〜 16＝45まで）

次回会議は、8月16日（金）17時30分、官邸大客間と決定した。

藤森官房副長官司会メモ（案）

（昭和六十年八月十五日(木)午後四時〜
於　官邸大客間）

○ただ今から、第五回の本部会合を開催いたします。

○関係省庁には、本日も早朝より捜索、遺体の収容等に御尽力をいただいているところであり、誠に御苦労様でございます。

○本日は、前回に続きまして、その後の遺体の収容状況、事故原因の調査等の問題について　報告等をしていただきたいと思います。

○それでは、その後の捜索、遺体の移送状況等について順次関係省庁より報告をお願いします。まず、警察庁の方よりお願いします。

〔関係省庁発言〕警察庁、消防庁、（防衛庁）、運輸省

○続きまして、今回の事故の原因調査等について、当面の安全対策も含めて関係省庁より報告をお願いします。

〔関係省庁発言〕　運輸省、警察庁

○その他、何か発言はございませんでしょうか。

○それでは、関係省庁におかれては、遺体の収容につき従前にも増して一層の御尽力をお願いするとともに、引き続き捜索、事故原因究明について御努力をお願いします。

〔次回の会合につきましては、明日（十六日）の午後五時半（注）からこの場所で、ということでいかがでしょうか。〕

（注）十六日　午後二時～五時　（参）運輸委開催予定

日航機墜落事故について

（昭和六〇年八月一五日閣議
国家公安委員会委員長発言要旨）

この度の事故につきまして警察庁においては、事故発生後、直ちに「八・一二日航機墜落事故対策本部」（本部長・次長）を設置し、

(一) 墜落場所の確認については、様々な情報が飛びかう中で、予想された

航路周辺の山梨、埼玉、群馬及び長野の各県警察において、警察官八五〇人を動員し、とりわけ、長野、群馬県境を重点的に上空から捜索した結果、十三日午前五時三十七分群馬県御巣鷹山中腹にこれを発見するとともに、

(二) その直後には、ヘリコプターにより、レスキュー隊員を現場に降下

（警察庁）

させて捜索の結果、四人の生存者を発見し、救助しております。

(三)また、連日にわたり、日中は、警察官二千数百名を動員して、生存者の発見、遺体の収容に当たるとともに、夜間は、数百名を現場に野営させて現場保存活動等に当たっております。

(四)遺体の収容については、自衛隊の協力を得ながらヘリコプターによる空輸を

行い、藤岡市民体育館に運んだ後、検視及び身元確認作業を実施しております。なお、十四日までに収容された遺体数は、百二十一体です。

(五)また事件捜査につきましては、十三日夜、群馬県警察において、特別捜査本部を設置し、

○事故現場の検証等による事故状況の把握

(5)

。運行関係者、生存者等からの事情聴取、事故機体の鑑定等による
事故原因の究明
等を重点的に捜査を推進し、会社関係者等の刑事責任の有無を究明する方針であります。

（警察庁）

日本航空一二三便の事故報告について

（昭和六〇年八月十五日閣議
運輸大臣発言要旨）

去る八月十二日午後七時頃、羽田発大阪
行きの日本航空一二三便ボーイング七四七
型機（乗客五〇九名、乗員一五名）が、群馬県
と長野県の県境にある三国山付近に墜

落し、多数の死傷者を出す事故が発生したことは、誠に遺憾であります。

今回の事故の重大性に鑑み、捜索救難活動を強力に推進するため、直ちに持ち回り閣議により、「日航機事故対策本部」が設置されました。本部では、昨日までに四回に亘り会議を開き、生存者の救出、遺体の搬出に全力を尽くすことを申し合わせるとともに、関係機

関の協力体制の確立、ヘリポートの設置その他緊急に措置すべき事項を決定したところであります。

本部長である私は、一昨日（八月一三日）さっそく現地に赴き、捜索救難の推進のための問題点の把握に努めたところであります。

捜索救難活動は、現場が山の急斜面である等悪条件にもかかわらず、自衛隊、警察、消防等関係機関の多大な御尽力により現在精力的に進められて

おり、昨日までに四名の生存者を救出できたところであります。本席を借りて深く感謝申し上げる次第であります。

一方、事故原因については、航空事故調査委員会において、一昨日(八月一三日)委員長ほか担当官を現地に派遣し、鋭意原因調査を実施しております。運輸省としては、今後引き続き事故原因の究明に全力をあげるとともに、事故の再発防止に努めて参りたいと考えてあります。

1

日航機事故対策本部（第4回）

S 60. 8. 14.

を行った後毛布に包んで搬送している。

何れにしても、遺体がひどく傷まないうちに早く収容したい。遺体の扱いは頭があると一体とし、足等のみの場合は、一部分を単位として数えている。

日航機事故対策本部（第4回）

8月14日（水）16:00～16:30

（司会・藤森官房副長官）

三崎沖海上で、機体の一部と思われる浮遊物が発見されたことに伴ない、今回から海上保安庁が加わる。

本日は、遺体の収容及び搬出、さらに身元確認状況、事故原因に係る情報について各省庁から報告願いたい。

（警察庁刑事局長）

今までに機体附近から、101体、16部分を収容した。現在、藤岡市民会館で検死中。

9遺体について身元確認し、うち4体は遺族へ引渡した。この他、沢の中に多くの遺体（未確認であるが約300体）を発見したので早急に収容作業に入ることとなる。

夜間のヘリによる発着は困難。遺体は、一体ずつ写真をとり、手の指紋照合、最終的には歯型の照合を行った後毛布に包んで搬送している。

何れにしても、遺体がひどく傷まないうちに早く収容したい。遺体の扱いは頭があると一体とし、足等ののみの場合は、一部分を単位として数えている。

今日中の収容遺体数は今のところ見通したたない。

ボイスレコーダー、フライトレコーダーも発見した。

墜落原因については、現在不明である。生存者4名については、なるべく早い機会に事情聴取したいが、病院側の許可がまだ出ない。病院側は生存者と接触させていないが、報道関係者が家族と偽って接触し、テレビ等に流している。

(消防庁長官)

現在、883名が収容作業に出動中。その他地元の県関係職員(128名)、市町村関係職員(379名)がそれぞれ収容作業に携っている。

神流川の河川敷にヘリポートが完成し、藤岡市立第1小学校の校庭と、2ヶ所を活用している。今後早急にもっと増々したい。

遺体は藤岡市民体育館に安置している。今後、藤岡高校、藤岡立市第1小学校をも使用できるよう現在準備中である。

(防衛庁防衛局長)

とくになし。警察庁の報告の内容と同じ。

遺体は火葬にしないで棺のまま自宅へ運ぶことを希望する遺族もある。また、火葬を希望する場合もあるので火葬場への手配も連絡してある。

（運輸省航空局長）

遺体はヘリにてとりあえず藤岡から羽田へ輸送し、羽田から大阪その他の方面へ再輸送する。

遺族の輸送は、日航がバスを手配している。

三崎沖で尾翼が発見されたことから、今後とも海上の捜索に全力を尽くす。

海上保安庁の事故調査には、運輸省の調査官も立会いの上調査を進めている。

ヘリによる夜間の遺体搬送は絶体無理ではない。しかし、夜間、上空を飛行することは可能であるが、山林帯における特定場所への離着陸は大きな危険を伴なう。

（海上保安庁次長）

自衛艦（まつゆき）が、三崎沖で尾翼の一部らしい浮遊物を発見し、横浜に持ち帰った。

現在、相模湾内の潮流を精密に調査している。

浮遊物は尾翼２枚と、ダクト（空気吸入口）であった。

レーダーによる追跡では、18時57分に機影が失われている。

今朝、事故調査委員団が現場に急行した。くわしいことは夕方までに報告があると思う。

（厚生省社会局長）

生存者4名は、それぞれ快方に向っている。

子供2名は、未だショックから完全に立ち直っていないので、今後の静養が必要である。

（運輸大臣）

○山の頂上部分のヘリポートは使えるようになったのか。

〈消防庁、警察庁〉山頂のヘリポートは、現在すでに完成し、中型機が使用している。遺体は一度ここに集めて藤岡市内にヘリ輸送している。

○病院側は面会を許可していないと云うが、報道関係も含めて、生存者への接触方法を、はっきりさせる必要がある。

多野総合病院でのスチュワーデスの談話等が流れているではないか。

○合同葬の照会もあるが、発見収容が先決だ。

○ドライアイスの準備も必要だ。

○遺族が棺のまま、大阪までの搬送を希望した場合は可能か。

〈運輸省〉普通の航空機でも運べる。また、遺族の希望で自動車輸送も可能である。棺等については日航が全部用意する。

（藤森官房副長官）

今後、刻々と事態が変化していくが、関係省庁は適宜対応し、引き続き全面的な協力を望む。

次回、会議は明日（8月15日）16時00分官邸大客間で開催する。

藤森官房副長官司会メモ

（昭和六十年八月十四日(水)午後四時～
於　官邸大会議室）

御報告等

○ただ今から、第四回の本部会合を開催します。なお、海上における機体の一部の捜索に関連し、海上保安庁よりも御出席いただいております。

○関係省庁には、本日も早朝より捜索、遺体の収容等に御尽力をいただいているところであり、御苦労様でございます。本日は、遺体の収容状況と続いて事故原因調査の問題について話を進めたいと思います。

○まず、その後の捜索、遺体の移送状況等につき関係省庁より報告をお願いしたいと思います。まず、警察庁の方よりお願いします。

〔関係省庁発言〕　警察庁、消防庁、（防衛庁）　運輸省

○次に今回の事故の原因究明等につき関係省庁より御説明願います。まず、運輸省の方より お願いします。

〔関係省庁 発言〕 運輸省、警察庁、海上保安庁

機体捜索状況から

○その他、何か発言はございませんでしょうか。

○引き続き、捜索、遺体の収容等に御尽力をお願いします。

〔○次回は、明日（十五日）のこの時間でどうでしょうか。〕

日本航空一二三便の事故報告について

昭和六〇年八月十四日事務次官等
会議運輸事務次官発言要旨

「一昨日(八月十二日)午後七時頃、羽田発大阪行きの日本航空一二三便ボーイング七四七型機(乗客五〇九名、乗員一五名)が、群馬県と長野県の県境にある三国山付近に墜

落し、多数の死傷者を出す事故が発生したことは、誠に遺憾であります。
今回の事故の重大性に鑑み、捜索救難活動を強力に推進するため、直ちに持ち回り閣議により、運輸大臣を本部長とする「日航機事故対策本部」が設置されましたので御報告申し上げます。本部では、昨日までに三回に亘り会議を開き、生存者の救出、遺体の搬出に全力を尽すことと申し

合わせるとともに関係機関の協力体制の確立、ヘリポートの設置その他緊急に措置すべき事項を決定したところであります。
本部長である運輸大臣は、昨日（八月一三日）さっそく現地に赴き、捜索救難の推進のための問題点の把握に努めたところであります。
捜索救難活動は、現場が山の急斜面である等悪条件にもかかわらず、自衛隊、警察、消防等関係機関の多大な御尽力により、現在精力的に進められて

おり、昨日までに四名の生存者を救出できたところであります。本席を借りて深く感謝申し上げる次第であります。
一方、事故原因については、航空事故調査委員会において、昨日（八月一三日）委員長ほか担当官を現地に派遣し、鋭意原因調査を実施しております。運輸省としては、今後引き続き、事故原因の究明に全力をあげるとともに、事故の再発防止に努めて参りたいと考えております。

日航機事故対策本部（第3回）

S
60、
8、
13.

ている被災家族と会った。
現地では、各機関協力のもとに精力的な活動をしていた。
天候の回復をまって、再度墜落地点に向い

日航機事故対策本部(第3回)

8月13日(火) 19:00~20:00
(司会・藤森官房副長官)
今回から、山林関係の問題もあるので、林野庁が加わる。
本日、運輸大臣、山崎官房副長官が事故現地を視察されたので、先ず運輸大臣、そのあと各省庁から報告を願う。

(運輸大臣)
本日(8月13日)13時00分 ヘリコプターにて出発、現地に急行したが、気象が悪く近づくことができなかった。
このため、上野村現地対策本部に立寄り情況を聴取。
消防庁長官、長野県総務部長、上野村長、JAL運行本部長その他関係者と救援活動について打合せの後、4ヶ所に分散し待機している被災家族と会った。
現地では、各機関協力のもとに精力的な活動をしていた。
天候の回復をまって、再度墜落地点に向い

上空から被災状況を視察した。
生存者はさらに4名との話しもあったが正確な情報なし。
遺体の搬出に約5KMの林道が必要であるが、地形上、道路作りは困難。ヘリポート作りを急いでいる。
このような状況から、ヘリによる空中輸送にたよらざるを得ない。
直接、藤岡までヘリ輸送する手段が極めて効率的である。
明朝から事故原因を究明する。なお、経緯には報告ずみである。

（警察庁 警備局長）
救出作業、現場保存、散乱している遺体の収容及び確認等のため、800名の警察官を現地に到着させた。
今までの救出要員と併せて、2,300名が現場で活動することとなる。
ヘリによる救出作業が能率的。至急、近くにヘリポートを作ることが先決。

（厚生省 社会局長）
現在、4名の生存者が確認されている

重傷を負っているため、藤岡第一小学校から、多野総合病院（3名）、国立高崎病院（1名）へ移送した。

多野総合病院関係（3名）

吉崎博子　34才　全治6ヶ月

吉崎美紀子　8才　全治3ヶ月

落合由美　26才　全治3ヶ月

国立高崎病院関係（1名）

川上慶子　12才　全治の見通したたない。

なお、多野総合病院へは、群馬大学附属病院から応援している。

（消防庁長官）

5時00分、上野村に村長を本部長とする本部設置

10時50分、消防庁次長を本部長とする本部設置。

小学校、中学校のグランドを利用する3ヶ所のヘリポートを整備中。

消防職員（130名）、消防団員（925名）を配備した。

本日、現地を視察してきた。

（林野庁業務部長）

高崎営林署の職員（77名）が長野県側（臼田）から救出に向った。

明朝ヘリポートの整備にかかる

墜落地点は、カラマツ人工林。林道を伐採して道路の拡幅を行う。

（運輸省航空局長）

事故調査は明日から本格的に開始する。

藤岡市の全面的協力により全て順調に進んでいる。

関係機関のヘリコプターは効果的であるが、上野村では現場に近い地点のヘリポートを一刻も早く設けるよう望んでいる。

ヘリコプターによる夜間の救出作業は極めて困難。

（防衛庁防衛局長）

18時59分 護衛艦「まつゆき」が三崎沖8.1マイルの海上で尾翼を発見した。

20時30分 館山に入港の予定。

Rudder（鶴丸マークあり 1m×4.5m）の一部と思われる。

夏のため、遺体が腐敗するので、一刻も早く行う必要から、ヘリによる夜間の救出作業も必要と

思う。

（藤森官房副長官）

現地では、関係機関が一致協力のもとに作業が進められているようなので、今後とも一層の協力を願う。

今後は、特段の事態の変更がない限り、明日（8月14日）16時00分、官邸大客間において本部第4回会合を開催する。

日本航空123便との交信情報

18時25分　JL123便から東京管制部に対し、「トラブル発生、羽田へ引き返したい（巡航中の高度24,000フィートから22,000
(Immediate, ah, trouble, request turn back to Haneda. Descend and maintain),

東京管制部は「貴機の現在位置は名古屋から72海里の地点である。名古屋空港に着陸するか。」と問うたところ、JL123便は「羽田空港に帰りたい。」と答えた。
(Request back to Haneda.)

16:00 記者会見（航空局次長）
於運輸省記者クラブ

16:00 記者会見（航空局次長）
於 運輸省記者クラブ

日本航空123便との交信情報

18時25分　JL123便から東京管制部に対し、「トラブル発生、羽田へ引き返したい。（巡航中の高度24,000フィートから）22,000
(Immediate, ah, trouble, request turn back to Haneda. Descend and maintain 220.)
フィートへ降下したい。」旨要求があったのに対し、東京管制部が承認した。

JL123便から大島上空へのレーダー誘導の要求があったのに対し、東京管制部は、右旋回して磁方位90度で大島上空へのレーダー誘導を開始した。

(Confirm you are declared emergency, is that right?)

18時27分　東京管制部が「緊急状態を宣言するか。」と伺うたのに対し、JL123便は「宣言する。」と答えた。
(Yes, affirmative.)

18時28分　東京管制部のレーダー監視によると、当該機は当初の指示と異った北西方向に飛行していたため、再度「磁方位90度で飛行せよ。」と指示した。
これに対し、JL123便は「しかし、現在操縦不能。」と通報してきた。
(But now uncontrol.)

18時31分　東京管制部が「降下できるか。」と伺うたところ、「降下中、高度24,000フィート。」と答えた。

東京管制部は、「貴機の現在位置は名古屋から72海里の地点である。名古屋空港に着陸するか。」と伺うたところ、JL123便は「羽田空港に帰りたい。」と答えた。
(Request back to Haneda.)

運輸省航空局

ケイシB4T
(全面2号罫紙)

18時46分　東京管制部は、JL123便から再度操縦不能である旨の通報を受けるとともに、「羽田と交信をするか。」と問うたところ、JL123便から「はい、そのようにお願いします。」と大声で答えてきた。

18時47分　JL123便から、「羽田へレーダー誘導の要求、操縦不能。」と通報があった。　(Request radar vector to Haneda, uncontrollable.)

東京管制部は、磁方位90度による飛行を指示した。また、コントロールできるかと問うたところ、JL123便は「操縦不能。」と答えた。
(Uncontrollable.)

18時49分　JL123便から「ファー」という声があった。

18時53分　「操縦不能、JL12……　操縦不能」と通報があった。
(Uncontrol, JL12…　uncontrol.)

18時54分　東京管制部は、JL123便に対し、羽田空港のレーダー管制用交信周波数119.7メガヘルツで交信するよう指示した。

JL123便から羽田ターミナル管制所に対し、「自機の現在位置を教えて下さい。」との問い合せがあった。　(Request position.)

これに対し、羽田ターミナル管制所から、現在羽田空港の北西方向55海里、熊谷NDBの西方向25海里の地点である旨通報し、JL123便から「はい、了解。」と答えがあった。

18時55分　羽田ターミナル管制所は、JL123便に対し羽田空港及び横田飛行場ともに緊急着陸の準備が完了しており、いつでも進入可能な状態になっている旨通報した。
JL123便からは何の応答もなかった。

18時57分　JL123便の機影がレーダーから消滅した。概略の位置は羽田から磁方位308度、59海里、確認できた高度は9,800フィートであった。

日航機事故対策本部の設置について

［昭和60年8月12日
閣議決定］

1　総理府に，運輸大臣を長とする日航機事故対策本部を設ける。

2　本部の構成は，次のとおりとする。

本部長　運輸大臣
副本部長　山崎内閣官房副長官
　　　　　藤森内閣官房副長官
　　　　　運輸政務次官
　　　　　運輸事務次官
本部員　内閣総理大臣官房審議室長
　　　　警察庁刑事局長
　　　　総務庁長官官房交通安全対策室長
　　　　防衛庁防衛局長
　　　　厚生省社会局長
　　　　運輸省航空局長
　　　　消防庁長官

3　本部長は，必要に応じ関係行政機関の職員を本部員に追加することができる。

4　本部の庶務は，運輸省航空局において処理する。

(注) 第3項の規定に基づき、国土庁防災局長及び警察庁警備局長が8月13日の第2回本部会合より本部員として追加されている。

8/13　10:00〜10:50

生存者の保護、遺体の収容、原因究明（現場保存）
フライトレコーダの捜索、ボイストープの回収などの
作業が多面ある。

このような現場の諸活動を整合をもって進めて
いく必要がある。このための現地体制づくり
を行う必要があるとの認識のもとに

① 群馬県の災害対策本部に現地本部を
設け、各機関の連絡員の派遣により（そこで）連絡調
整する。

② 進入路、現地へリポートを同現地本部で連絡
調整をとりつつ造成しもうける。（樹林のばっさいの関係から林野庁）

③ 本部長（運輸大臣）の現地派遣（本日中）

④ 帰京後 第3回の本部会合を開く。

官房副長官司会メモ

（昭和六十年八月十三日(火)十時～
　於　官邸大客間）

○昨夜に引き続き、第二回目のこの本部の会合を開催する。

○本日は、国土庁からは防災局長、警察庁より警備局長にも御参加願っている。

○初めに、運輸省より、その後の事故の状況等について報告願いたい。

〔運輸省航空局説明〕

○関係省庁には、本日は早朝から捜索・救助活動に御尽力いただいているところである。現在のところの各省庁の活動状況、把握している情報等につき順次御報告願いたい。

〔警察庁
消防庁
防衛庁　説明
厚生省
国土庁〕

○本部長より何か御発言あれば、どうぞ。

〔運輸大臣発言〕

○参加者各位におかれては、それぞれただ今説明のあった状況、情報等を踏まえ、それぞれ今後の捜索救助、事故調査活動を進めていっていただきたい。

○明日、同時刻に三度目の会合を持ちたいと考えているのでよろしく御協力願いたい。

運輸省は、会議の席上で打合せたい由。

日航機事故対策本部（第1回）

S 60. 8. 12.

主翼と尾翼にラジオアイソトープ?ク1を積載している.

（報告・警察庁刑事局長）

.19.時45分 対策本部（本部長・次長）を設置.

日航機事故対策本部(第1回)

8月12日(月) 23:00～23:30 官邸大客間
(司会・藤森官房副長官)
本日、19時頃、日本航空機の事故が発生した。
持廻り閣議で事故対策本部を設置した。
関係機関の今後の協力を願う。

(報告・運輸省航空局長 代理監理部長)
8月12日、18時12分JAL123便(B−747)は12分遅れて、羽田空港を離陸した。
乗客509名、乗員15名、計524名が搭乗していた。
18時41分、JAL航務部あて「右側最後部ドア故障、降下中」との連絡。
18時59分、羽田空港から、57マイル地点でレーダーから機影が消えたとの連絡。
航空自衛隊のヘリコプターが長野県南佐久郡御座山北斜面附近を事故現場と確認。
主翼と尾翼にラジオアイソトープク1を積載している。

(報告・警察庁刑事局長)
19時45分 対策本部(本部長・次長)を設置。

19時50分 長野県警に対策本部を設置.
20時00分 群馬.埼玉両県警に対策本部を設置.
21時00分 山梨県警に対策本部を設置
警視庁.神奈川県警に各200名の出動要員配備完了.
至近地点と想定される長野県臼田署への派遣配備完了。
ヘリコプターでの夜間輸送は困難. 明朝.長野.埼玉両県警のヘリを出動の予定.
衛星中継を準備中.
私服警察官を配備中.明朝.派遣する.
ラジオアイソトープが積載してある

(報告・消防庁長官)
20時30分 対策本部(本部長・次長)を設置.
長野.群馬.埼玉の各県に情報連絡すみ。併せて指令体制準備中.
地元との対応は.佐久地域事務組合消防と決定.消防要員227名.その他民間消防団員合計6,175名の配備を準備中. 現在.確認中.
地元からの要請のあり次第.東京消防庁ヘリコプターを出動する. ただし.夜間飛行困難.明朝4時50分以降出動可能。

(報告.防衛庁防衛局長)

19時00分 トオキョウACC が入った。

百里基地 F-16 2機発進。概略入手した。

19時54分、20時13分、2回にわたってバートル2機発進、横田基地から35.5マイル地点で事故を確認した。

20時14分 入間基地 ｝各陸上部隊出動中。
20時15分 熊谷 〃 ｝

明朝 バートル2機 偵察機 2機の出動予定。

生存者がいる場合、アイソトープによる影響等変化があれば直ちに連絡をとるが、医療用のため、手を触れない限り害はない。

（報告・厚生省社会局長）

事故地点近くの医療機関（7ヶ所・200床）、医師の動員等手配ずみ。

① 佐久市立病院　② 佐久町立病院
③ 小海赤十字病院　④ 長野厚生連病院
⑤ 雨宮外科病院　⑥ 軽井沢町立病院
⑦ 小諸厚生病院

（藤森官房副長官）

明朝（8月13日）、再度会議を開いて、各分野のくわしい状況を確認する。10時00分、官邸大客間で開催する。急用の場合は運輸省航空局を

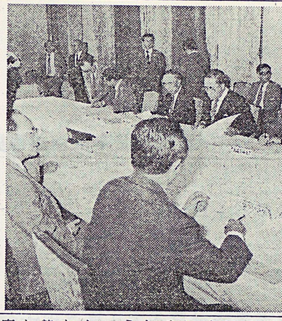
B－5 上質55g（50枚天のり）

統一の連絡窓口とする。

①

アイソトープ71個積む

政府対策本部初会合で報告



緊急招集された日航機事故対策本部。右から3人目が本部長の山下運輸相＝12日午後11時、首相官邸で

政府は十二日夜、山下運輸相を本部長とする日航機事故対策本部を設置し、同日午後十一時から首相官邸で第一回目の対策会議を開いた。

会議では運輸省が事故の模様を報告したが、それによると同機は何らかの原因でコントロール不能に陥った模様で、大島西方向から「緊急事態発生」との連絡が管制塔に入り「大島に誘導してほしい」との要請に、方向を指示すると「コントロールできない」と応答があり、羽田空港や名古屋などに誘導しようとしたが、連絡が途絶えたという。

また同機には医療用アイソトープ七十一個が積まれていたことも報告され、放射能汚染のおそれはないとしながらも、同本部のメンバーに科技庁原子力局長、国土庁防災局長、警察庁警備局長も加え、対策を講じることにした。

事故機が依然発見されないことから警察庁、消防庁などは十三日未明から近県の応援を得てヘリコプターなどで捜索にあたることを明らかにしたが、山下運輸相は「各省庁をあげて協力してほしい」と要請。第二回会議は十三日午前十時から開かれる。

対策本部の初会合の後、記者会見した山下運輸相は「現段階では機体の発見と救出に全力をあげたい」と表明。また事故原因について「これまでにキャッチした情報では、パイロットミスなどの人災ではないようだ。後部ドアが原因と見ている」とし、「まったく予測できないことであ然としている」と述べた。

②

6千500人が救助活動

十三日午前に開かれた政府の日航機事故対策本部への報告によると、事故現場で長野、群馬の両県警などの警察官二千三百三十人、消防署員・団員二千三十五人、自衛隊員二千二百人、計六千五百六十五人が救助、捜索に当たった。

現場は傾斜の急な山林で、対策本部は林野庁を通じて林道の開設、ヘリポートの設置などを急いでいる。

運輸相現地へ

政府は十三日午前、首相官邸で二回目の日航機事故対策本部（本部長、山下運輸相）の会合を開き、①同日午後山下運輸相が海上保安庁のヘリで事故現場に入る②現場にいる自衛隊、警察、消防など各組織の連絡を強化する③捜索活動のための現場への進入路、ヘリ基地を早急に建設する――ことを決めた。

③

政府保有ヘリ救助に動員

政府の日航機事故対策本部（本部長・山下運輸相）は十三日夜、首相官邸で三回目の会合を開き、生存者の救出と遺体の収容を迅速に行うため、政府保有のヘリコプターを可能な限り事故現場に集結させ救助、捜索活動に当たらせることを決めた。これは山下運輸相が十三日に現場視察してきたことを受け、事故現場付近に陸路で近づくことが難しいため、「ヘリコプターによる捜索活動以外に方法がない」との結論に達したもの。

また長野・群馬県境の三国峠から墜落の中心地点までの五、六キロの尾根づたいに進入路を切り開くことが計画されたが、予想以上に困難を極め数日間でルートを開設することは不可能と判断され、当初の計画を断念した。

日航機事故対策本部の設置について

（昭和６０年８月１２日
閣　議　決　定）

1　総理府に，運輸大臣を長とする日航機事故対策本部を設ける。

2　本部の構成は，次のとおりとする。

本部長	運輸大臣
副本部長	山崎内閣官房副長官
	藤森内閣官房副長官
	運輸政務次官
	運輸事務次官
本部員	内閣総理大臣官房審議室長
	警察庁刑事局長
	総務庁長官官房交通安全対策室長
	防衛庁防衛局長
	厚生省社会局長
	運輸省航空局長
	消防庁長官

3　本部長は，必要に応じ関係行政機関の職員を本部員に追加することができる。

4　本部の庶務は，運輸省航空局において処理する。

（注）第3項の規定に基づき、国土庁防災局長 及び
警察庁警備局長 を 8月13日の第2回本部会合
より本部員に追加。また、同日の第3回本部より
[illegible]

日航機事故対策本部の設置について

昭和60年8月12日
閣　議　決　定

1　総理府に，運輸大臣を長とする日航機事故対策本部を設ける。

2　本部の構成は，次のとおりとする。

本部長	運輸大臣
副本部長	山崎内閣官房副長官
	藤森内閣官房副長官
	運輸政務次官
	運輸事務次官
本部員	内閣総理大臣官房審議室長
	警察庁刑事局長
	総務庁長官官房交通安全対策室長
	防衛庁防衛局長
	厚生省社会局長
	運輸省航空局長
	消防庁長官

3　本部長は，必要に応じ関係行政機関の職員を本部員に追加することができる。

警察庁警備局長　国土庁防災局長

4　本部の庶務は，運輸省航空局において処理する。

当本部の設置が10時30分の持ち回り閣議
~~当本部~~で決定された。

本日、日航機の事故のため急遽お集まり
いただく事となった。

取りあえず、運輸省航空局長から事故の状況
等につき説明をお願いしたい。

次に、現在までの何か情報があれば
関係省庁より紹介願います

警察庁
消防庁
厚生省

本日の議題は以上であるが、明日、再び
本部会議を開催し、更に詳しい事故状況、

捜索状況

案

日航機事故対策本部の設置について

（昭和60年8月12日
閣議決定（案））

1. 総理府に、運輸大臣を長とする日航機事故対策本部を設ける。

2. 本部の構成は、次のとおりとする。

本部長	運輸大臣
副本部長	山崎内閣官房副長官
	藤森内閣官房副長官
	運輸政務次官
	運輸事務次官
本部員	内閣総理大臣官房審議室長

厚生省社会局長

運輸省航空局長
消防庁長官
警察庁刑事局長

総務庁長官官房交通安全対策室長

防衛庁防衛局長

3. 本部長は、必要に応じ関係行政機関の職員を本部員に追加することができる。

4. 本部の庶務は、運輸省航空局において処理する。

580-6468
580-6469

4　航空機事故

（1）事故対策本部の設置について

重大な航空機事故が発生した場合、
を長とする事故対策本部を設ける。本
処理する。

任務は、遭難及び捜索状況の報告を
①　事故処理に係る今後の措置
②　事故原因調査（事故調査委員
③　遺族対策、遺族補償、合同慰
④　再発防止のため今後講ずべき
などの検討及び決定を行うことである。

設置状況（閣議決定）

① 昭和41年2月4日　全日
いて
② 昭和41年11月13日　松山
につ
③ 昭和46年7月3日　東亜
つい
④ 昭和46年7月30日　全日
⑤ 昭和47年6月14日　日航

② 松山空港全日空機事故対策本部

本部長　運輸大臣
副本部長　総理府総務副長官
総理府総務副長官
運輸政務次官
運輸事務次官
本部員　内閣総理大臣官房審議
室長
外務省北米局長
厚生省社会局長
通商産業省重工業局長
運輸省航空局長
労働省労働基準局長
警察庁保安局長
防衛庁防衛局長
海上保安庁長官

注　昭和41年11月13日（日）、松山空港で全日空機が墜落（20:32～22:05）

11/14 9:00－10:00 第1回本部会議（於 官邸大客間）
11/14 16:00～17:00 第2回（於 官邸大食堂）
11/15 16:00～16:30 第3回（於 〃 大客間）
11/16 16:00－17:00 第4回（〃）
11/17 16:00－16:20 第5回（〃）
11/19 11:30－12:00 第6回（〃）

4　航空機事故対策について

（1）事故対策本部の設置について

重大な航空機事故が発生した場合、閣議決定により、総理府に運輸大臣を長とする事故対策本部を設ける。本部の庶務は、運輸省航空局において処理する。

任務は、遭難及び捜索状況の報告を受け、

① 事故処理に係る今後の措置
② 事故原因調査（事故調査委員会の設置等）
③ 遺族対策、遺族補償、合同慰霊式
④ 再発防止のため今後講ずべき対策

などの検討及び決定を行うことである。

設置状況（閣議決定）

① 昭和４１年２月４日　全日空機事故応急対策本部の設置について
② 昭和４１年１１月１３日　松山空港全日空機事故対策本部の設置について
③ 昭和４６年７月３日　東亜国内航空機事故対策本部の設置について
④ 昭和４６年７月３０日　全日空機事故対策本部の設置について
⑤ 昭和４７年６月１４日　日航機事故対策本部の設置について

組織図

① 全日空機事故応急対策本部

本部長　運輸大臣
副本部長　総理府総務副長官
　総理府総務副長官
　運輸政務次官
　運輸事務次官
本部員　内閣総理大臣官房審議室長
　外務省北米局長
　大蔵省銀行局長
　厚生省児童家庭局長
　運輸省航空局長
　労働省労働基準局長
　郵政省簡易保険局長
　警察庁保安局長
　防衛庁防衛局長
　海上保安庁長官

注　昭和４１年２月４日、羽田沖で全日空機が墜落（19:00）
2/4 23:00 対策本部設置
2/5 9:00 第1回会議開催

② 松山空港全日空機事故対策本部

本部長　運輸大臣
副本部長　総理府総務副長官
　総理府総務副長官
　運輸政務次官
　運輸事務次官
本部員　内閣総理大臣官房審議室長
　外務省北米局長
　厚生省社会局長
　通商産業省重工業局長
　運輸省航空局長
　労働省労働基準局長
　警察庁保安局長
　防衛庁防衛局長
　海上保安庁長官

注　昭和４１年１１月１３日（日）、松山空港で全日空機が墜落（20:32～22:05）
11/14 9:00～10:00 第1回本部会議（於 官邸大客間）
11/14 16:00～17:00 第2回（於 官邸大食堂）
11/15 16:00～16:30 第3回（於 〃 大客間）
11/16 16:00～17:00 第4回（〃）
11/17 16:00～16:20 第5回（〃）
11/19 11:30～12:00 第6回（〃）

8.12日本航空機事故対策

③ ~~東亜国内航空機事故対策本部~~

本部長　運輸大臣

副本部長　~~総理府総務副長官~~ 内閣官房副長官

(4名)　~~総理府総務副長官~~ 内閣官房副長官

運輸政務次官

運輸事務次官

本部員 ○ 内閣総理大臣官房審議室長

(7名)

○ 厚生省社会局長

~~通商産業省重工業局長~~

○ 運輸省航空局長

~~労働省労働基準局長~~

○ 警察庁刑事局長

○ 防衛庁防衛局長

~~北海道開発庁総務監理官~~

~~海上保安庁長官~~

注　昭和46年7月3日、函館付近で東亜国内航空機が墜落 本部設置

7/4 第1回本部会議
9:30〜10:40（於 総理府特別会議室）
7/4 第2回 〃
19:40〜20:40（〃）
7/16 第3回 〃
15:00〜16:00（官邸大客間）

60.8.12 PM23:00ごろ 設置の予定

8.12 日本航空機事故対策本部

③ ~~東亜国内航空機事故対策本部~~

本部長　運輸大臣

副本部長　~~総理府総務副長官~~ 内閣官房副長官

(4名)　~~総理府総務副長官~~ 内閣官房副長官

運輸政務次官

運輸事務次官

本部員　○ 内閣総理大臣官房審議

(7名)　室長

721-2088

○ 厚生省社会局長

~~通商産業省重工業局長~~ 外国機は ×5名の ケース

○ 運輸省航空局長

~~労働省労働基準局長~~ 最近入っていない

○ 警察庁刑事局長

○ 防衛庁防衛局長

~~北海道開発庁総務監理官~~

~~海上保安庁長官~~ 除たから

注　昭和46年7月3日、函館付近で東亜国内航空機が墜落

④ 全日空機事故対策本部

本部長　運輸大臣

副本部長　総理府総務副長官

総理府総務副長官

運輸政務次官

運輸事務次官

防衛政務次官

防衛事務次官

本部員　内閣総理大臣官房審議

室長

◎ 内閣総理大臣官房交通

安全対策室長

~~厚生省社会局長~~

~~運輸省航空局長~~

◎ 消防庁長官

警察庁刑事局長

防衛庁防衛局長

注　昭和46年7月30日、盛岡付近上空で全日空機と自衛隊機との接触墜落事故

発足

11:00

大会南

⑤ 日航機事故対策本部

本部長　運輸大臣

副本部長　総理府総務副長官

総理府総務副長官

外務政務次官

外務事務次官

運輸政務次官

運輸事務次官

本部員　内閣総理大臣官房審議

室長

外務大臣官房長

厚生省社会局長

運輸省航空局長

注　昭和47年6月14日、インドニューデリー郊外で日航機が墜落（23:45頃）

6/15 午前 持回り閣議により対策本部設置

7/4 第1回本部会議
9:30~10:40 (於 総理府特別会議室)

7/4 第2回 〃
19:40~20:40 (〃)

7/16 第3回 〃
15:00~16:00 (官邸大客間)

国土庁附属

8/12 23:00～

1. [illegible]

[illegible]

1819分

レーダーから消えた。

[illegible]

0745 [illegible] — 3号 [illegible]

[illegible]

350 [illegible]

300

うすての北斜面

ヘリ [illegible] 0500 [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

0830 [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] 0175 1950 [illegible]

[illegible] 北斜面のうち [illegible]

[illegible]

ヘリ … [illegible] 0840以降 [illegible]

[illegible]

1900 [illegible] ACC 又は RCC

[illegible] ファントム 2機 [illegible]

[illegible] パートル [illegible]

1950 20: [illegible]

[illegible] 299° 355 [illegible]

30° 10° 20:14 / 21:15 [illegible]

[illegible]

[illegible]

200180 [illegible]

[illegible]

案

日航機事故対策本部の設

（昭

閣

1. 総理府に、運輸大臣を長とす
本部を設ける。

2. 本部の構成は、次のとおりと

本部長　運輸大

副本部長　山崎内閣

藤森内閣

運輸政

運輸事

本部員　内閣総理大

総理府

案

日航機事故対策本部の設置について

（昭和60年8月12日
閣議決定（案））

1. 総理府に、運輸大臣を長とする日航機事故対策本部を設ける。

2. 本部の構成は、次のとおりとする。

本部長	運輸大臣
副本部長	山崎内閣官房副長官
	藤森内閣官房副長官
	運輸政務次官
	運輸事務次官
本部員	内閣総理大臣官房審議室長

厚生省社会局長

運輸省航空局長
消防庁長官
警察庁刑事局長

総務庁長官官房交通安全対策室長

防衛庁防衛局長

3. 本部長は、必要に応じ関係行政機関の職員を本部員に追加することができる。

4. 本部の庶務は、運輸省航空局において処理する。

エコマーク認定商品